



**UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE - UFF
INSTITUTO DE HISTÓRIA - IHT
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA - PPGH**

BRUNA IGLEZIAS MOTTA DOURADO

**COMÉRCIO E TRANSPORTE NO BRASIL OITOCENTISTA: A COMPANHIA
PERNAMBUCANA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR (C. 1850 – C. 1900)**

**NITERÓI
2019**

BRUNA IGLEZIAS MOTTA DOURADO

COMÉRCIO E TRANSPORTE NO BRASIL OITOCENTISTA: A COMPANHIA
PERNAMBUCANA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR (C. 1850 – C. 1900)

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em História da Universidade Federal Fluminense,
como requisito para a obtenção do título de doutor
em História.

Área de Concentração: História Econômica e
Social.

Setor: História Contemporânea I.

Orientador: Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães

Niterói
2019

Ficha catalográfica automática - SDC/BCG
Gerada com informações fornecidas pelo autor

D739c Dourado, Bruna Iglesias Motta
Comércio e transporte no Brasil oitocentista : a Companhia
Pernambucana de Navegação a Vapor (c. 1850 c. 1900) / Bruna
Iglesias Motta Dourado. – 2019.
241 p.: il.
Orientador: Carlos Gabriel Guimarães.
Tese (doutorado)-Universidade Federal Fluminense, Instituto
de História, Niterói, 2019.
1. Transporte. 2. Navegação de Cabotagem. 3. Pernambuco.
4. Século XIX. 5. Produção intelectual. I. Guimarães,
Carlos Gabriel, orientador. II. Universidade Federal
Fluminense. Instituto de História. III. Título.
CDD - XXX

Bibliotecário responsável: Debora do Nascimento - CRB7/6368

Bruna Iglesias Motta Dourado

**Comércio e transporte no Brasil oitocentista: a Companhia Pernambucana de
Navegação a Vapor (c. 1850 – c. 1900)**

Orientador: Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação
em História da Universidade Federal Fluminense,
como requisito para a obtenção do título de doutor
em História.

Área de Concentração: História Econômica e
Social.

Setor: História Contemporânea I.

Aprovada em 28 de março de 2019

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Carlos Gabriel Guimarães – Orientador
Universidade Federal Fluminense (UFF)

Profa. Dra. Teresa da Silva Lopes – Membro
University of York

Prof. Dr. Marcus Joaquim Maciel de Carvalho – Membro
Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)

Prof. Dr. Renato Leite Marcondes – Membro
Universidade de São Paulo (USP)

Prof. Dr. Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira – Membro
Universidade Federal Fluminense (UFF)

À Sonia Iglezias Motta (in memoriam), minha mãe, leitora inveterada
que me ensinou a ter amor pelos estudos e sempre me apoiou ao longo
da vida.

O melhor do "studium" é que se aprende com os professores e ainda mais com os companheiros, [...] quando contam o que leram; descobre-se que o mundo deve estar cheio de coisas maravilhosas e que para conhecê-las, posto que a vida jamais será suficiente para percorrer toda a Terra, não nos resta senão ler todos os livros.¹

¹ ECO, Humberto. Baudolino. Tradução Marco Lucchesi. São Paulo: Ed. Record, 2000, p. 83.

Agradecimentos

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal Fluminense, junto ao qual essa tese foi realizada. Nesse sentido, direciono meus agradecimentos a todos os funcionários, professores e colegas da instituição. À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, pela concessão do financiamento que permitiu minha dedicação exclusiva para a pesquisa.

Gostaria de agradecer ao meu orientador, o professor Carlos Gabriel Guimarães, pelo acolhimento e pela presteza com que conduziu a orientação deste trabalho, equilibrando uma postura crítica e, ao mesmo tempo, compreensiva em relação as etapas da pesquisa que compõe o estudo. Acredito que foi de enorme valia para minha formação o período em que estive trabalhando sob a orientação do professor, sem o qual a finalização deste trabalho não seria possível. Foram valiosíssimas todas as indicações de livros, textos e fontes, generosamente feitas durante a orientação do mestrado, assim como, do doutorado.

Agradeço ao professor Marcus Joaquim Maciel de Carvalho, com quem tive o prazer de trabalhar como bolsista de iniciação científica durante o curso de graduação em História, na Universidade Federal de Pernambuco. O interesse pela pesquisa histórica surgiu nesse momento e, por isso, agradeço imensamente.

Agradeço à professora Teresa Lopes da *University of York*, minha supervisora ao longo da realização do estágio de pesquisa na Inglaterra. O período em que estive sobre sua supervisão foram de grande valia para a pesquisa e para minha trajetória acadêmica. Nessa ocasião participei do grupo de pesquisa, *Centre for Evolution of Global Business and Institutions* (CEGBI). Agradeço a todos, especialmente aos colegas e professores do grupo, Adoracion Moya, David Clayton, Han Jing, Hidefumi Kawakatsu, Mariana Sutter, Nicola Forsdike, Nobuhiko Yamanaka, Takafumi Kurosawa, por todo o aprendizado e conhecimento compartilhados.

Agradeço imenso aos membros da banca de qualificação, Renato Marcondes e Walter Pereira, pela leitura atenta que fizeram do meu trabalho inicial, além da preciosa indicação acerca de fontes e textos complementares.

Agradeço mais uma vez aos professores Marcus Joaquim e Teresa Lopes, por aceitarem o convite de participação como arguidores na banca de defesa da tese.

Agradeço também a CAPES por possibilitar esta pesquisa, financiando todas as suas etapas.

É importante mencionar algumas instituições, e seus funcionários, nas quais realizei o levantamento documental que embasa este trabalho.

No Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco agradeço ao professor José Vergolino e a Tácito Galvão, por me apresentarem parte do precioso acervo da instituição. Seu Cabral, funcionário dedicado, sou grata ao senhor pela solicitude com que sempre atendeu os pesquisadores e visitantes. Como não mencionar o Seu Severo, cujo bom humor tornava mais leve as manhãs e tardes de pesquisa.

Na Associação Comercial de Pernambuco, agradeço à Marta Almeida e a Jamerson Reis, que permitiram a realização da minha pesquisa no acervo da instituição.

Agradeço ainda a todos os alunos e professores da Sociedade de Estudos do Oitocentos (SEO), História Econômica, Quantitativa e Social (HEQUS) e Grupo de Ensino e Pesquisa Eulália e Bárbara (GEPEB), centros de ensino e pesquisa em História vinculados à Universidade Federal Fluminense uma vez que a convivência que tivemos nesses espaços se mostrou essencial para a realização deste trabalho.

Agradeço às amigas historiadoras Elizabeth Souza, Kate Soares, Aryanny Silva, Flávia Ferro, Rosângela Assunção Mábia Aline e Carolina Martins, pela reciprocidade afetiva que estabelecemos durante a nossa permanência em terras fluminenses, sem vocês tudo teria sido muito mais difícil.

Sou muito grata também às amigas de sempre Maira Mesquita, Romênia Moura, Camila Zilar e Juliana Loureiro, minhas irmãs por opção, aprendi com vocês que o sentido pleno da palavra amizade é construído cotidianamente.

Minha gratidão imensa dedico à Diogo Inojosa, pelo amor e companheirismo demonstrados na etapa decisiva deste trabalho. Agradeço a colaboração prestada, ao compartilhar comigo também seus conhecimentos geográficos para elaboração dos mapas presentes na tese.

Agradeço também aos meus sogros, Angela e Gustavo Inojosa, por terem se dedicado integralmente aos cuidados da minha filha Cecília, enquanto foram finalizadas as correções dessa tese.

RESUMO

Este trabalho sobre o comércio e os transportes no Brasil oitocentista analisa o surgimento e a consolidação da navegação a vapor no Brasil, a partir da trajetória da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor. A empresa, que teve sede no Recife-PE, foi criada em 1853 sob a forma de um monopólio concedido pelo governo imperial para a incorporação de uma sociedade que promovesse a navegação regular de navios a vapor, entre os portos de Maceió, Alagoas, e Fortaleza, Ceará. Entre os anos de 1850 e 1870, a companhia conviveu com a concorrência entre a navegação a vapor e a vela, além das querelas políticas e interesses econômicos que a envolveram a questão da nacionalização da cabotagem brasileira. Porém, durante o período de atividades da companhia, a empresa ampliou sua área de navegação e se inseriu como agente da integração na região, colaborando para intensificar as trocas comerciais do mercado interno, a distribuição da produção local para o mercado externo e a circulação de pessoas e de informação. Com base em uma ampla gama de documentação composta por atos administrativos, debates parlamentares, relatórios ministeriais, relatórios dos presidentes de Província, periódicos diversos, além da documentação institucional produzida pela Companhia Pernambucana de Navegação, esta tese tem como objetivo contribuir para o desenvolvimento dos estudos sobre o Oitocentos brasileiro, ao analisar aspectos econômicos, políticos, regulamentares e de infraestrutura que permearam o desenvolvimento dos transportes e da navegação brasileira.

Palavras-chave: Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor; Transporte; Navegação de Cabotagem; Pernambuco; Século XIX.

ABSTRACT

This work investigates trade and transport in nineteenth-century Brazil and analyzes the emergence and consolidation of steam navigation in Brazil, researching the activities of the Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor. The company, headquartered in Recife-PE, was created in 1853 under the form of a monopoly granted by the imperial government for the incorporation of a society that promoted the regular navigation of steamships, between the ports of Maceió, Alagoas, and Fortaleza, Ceara. Between the years 1850 and 1870, the company lived with competition between steam navigation and sailing, in addition to the political quarrels and economic interests that involved the issue of the nationalization of Brazilian cabotage. However, during the company's period of activities, the company expanded its navigation area and became an agent of integration in the region, collaborating to intensify commercial exchanges in the internal market, the distribution of local production to the external market and the circulation of people and information. Based on a wide range of documentation consisting of administrative acts, parliamentary debates, ministerial reports, reports from provincial presidents, various periodicals, in addition to the institutional documentation produced by Companhia Pernambucana de Navegação, this thesis aims to contribute to the development of studies on the Brazilian 19th century, by analyzing economic, political, regulatory and infrastructure aspects that permeated the development of transport and navigation in Brazil.

Keywords: Pernambuco Steam Navigation Company; Transportation; Cabotage Navigation; Pernambuco; 19th century.

LISTAS DE ABREVIATURA

APEJE - Arquivo Público Estadual João Emerênciano

BN- Biblioteca Nacional

CRL - Center Research Libraries

BMFRJ - Biblioteca do Ministério da Fazenda no Rio de Janeiro - BMFRJ

ACP - Associação Comercial de Pernambuco

Lista de Gráficos

Gráfico 1: Embarcações mercantes nacionais e estrangeiras entradas nos portos das províncias abaixo mencionadas no ano de 1852	p.57
Gráfico 2: Embarcações mercantes nacionais e estrangeiras entradas nos portos das províncias abaixo mencionadas no ano de 1857.....	p.58
Gráfico 3 – Número e tonelage das embarcações nos portos brasileiros (1839-72)	p.65
Gráfico 4 - Participação dos portos nas exportações brasileiras (em %, 1776-1875)	p.67
Gráfico 5 – Valor dos principais produtos brasileiros de exportação em relação as exportações totais, 1821-1881 (porcentagem)	p.68
Gráfico 6 – Movimento de entradas da navegação de longo curso das províncias de PE, CE, RN, PB e AL	p.71
Gráfico 7 - Movimento de saídas de embarcações da navegação de longo curso nas províncias de PE, CE, PB, RN e AL.....	p.71
Gráfico 8 – Movimento geral da navegação de longo curso em Pernambuco, em nº de embarcações (1853-1870)	p.74
Gráfico 9 – Movimento geral da navegação de longo curso em Pernambuco, em toneladas (1860-1870)	p.74
Gráfico 10 - Receitas da Exportação e Importação de Pernambuco, 1859-72 (mil réis, \$000)	p.76
Gráfico 11 - Receitas das Importações de Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro 1859-72 (mil réis, \$000)	p.77
Gráfico 12 - Movimento de entrada da grande cabotagem nas províncias de PE, PB, AL, CE, RN, entre os anos 1849-1871	p.82
Gráfico 13 - Movimento de saídas da grande cabotagem nas províncias de PE, PB, AL, CE, RN, entre os anos 1849-1871	p.83
Gráfico 14 - Movimento geral da grande cabotagem na província de Pernambuco, 1849-1870	p.85
Gráfico 15 – Movimento geral da navegação de cabotagem em Pernambuco, em porcentagem, 1849-1870	p.85
Gráfico 16: Nacionalidades e quantitativos dos negociantes da praça do comércio do Recife (1848, 1850,1860)	p.102

Gráfico 17 – Receita das importações e exportações do porto do Recife por país estrangeiro, 1854 e 1860, (percentagem)	p.104
Gráfico 18 - Composição dos investimentos diretos britânicos na América Latina, 1840-1905 (% percentagem)	119
Gráfico 19 – Receita do volume do valor das cargas e dinheiro transportados pela Companhia Pernambucana de Navegação, valores em mil réis (c.1860 – c.1870)	p.184
Gráfico 20 – Número de passageiros transportados pela Companhia Pernambucana de Navegação (c.1860 – c.1870)	p.186
Gráfico 21 – Número de vapores da Companhia (c.1850-c.1870)	p. 187

Lista de Quadros

Quadro 1 - Despesas econômicas do Estado Imperial brasileiro, por Itens, (1850-1881)	p.51
Quadro 2 - Movimento das embarcações a vapor e a vela entradas nos portos das províncias (1852-1857)	p.62
Quadro 3 - Movimento das embarcações a vapor e a vela saídas nos portos das províncias (1852-1857)	p.63
Quadro 4 - Percentagem do total de embarcações entradas nos portos nacionais (1852-1857)	p.64
Quadro 5 –Percentagem do total de embarcações saídas dos portos nacionais (1852-1857)	p.65
Quadros 6 – Sócios fundadores da Companhia Pernambucana (1853)	p.106
Quadro 7 : Novos cessionários da Cia. Pernambucana de Navegação, 1854	p.123
Quadro 8 – Linhas postais atendidas pela Companhia Pernambucana, 1861.	p. 164
Quadro 9 : Subvenções pagas às maiores companhias de navegação 1860- 1876 (em contos de réis e porcentagem)	p. 169
Quadro 10 – Balanço demonstrativo das receitas e despesas da Companhia Pernambucana no exercício 1858-59	p.178
Quadro 11 - Balanço demonstrativo do ativo e passivo da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, em mil réis (1864)	p. 180
Quadro 12 – Demonstrativo das diferentes linhas de vapores, na costa e rios do Império recebem subvenções, o número de milhas de navegação e preço de cada milha.	p.157

Lista de Mapas

Mapa 1 – Área de navegação da Companhia Pernambucana, 1853.....	p.79
Mapa 2 - Elisário/Mamede. Planta dos bairros do Recife, Santo Antônio e Boa Vista. 1856. In: Atlas Histórico de José Luiz da Motta Menezes, Recife: FUNDAJ, Ed. Massangana, 1988.	p.93
Mapa 3 - Elisário/Mamede. Planta do Bairro do Recife e do Porto de Pernambuco. In: MENEZES, José Luiz da M. Atlas Histórico. Recife: FUNDAJ/Ed. Massangana, 1988.	p.96
Mapa 4 – Linhas de Navegação da Companhia Pernambucana (c.1850-c.1860)	p.144
Mapa 5 – Linhas de Navegação da Companhia Pernambucana (c.1860 – c.1870)	p.145

Sumário

Lista de Abreviaturas	xi	
Lista de Gráficos	xii	
Lista de Quadros	xiv	
Lista de Mapas	xv	
Introdução	17	
 Capítulo 1 – Comércio e Navegação: elementos e modalidades no Brasil Oitocentista		
1.1. Os primórdios da navegação a vapor no Brasil	p. 43	
1.2 A Navegação de longo curso em Pernambuco.....	p. 67	
1.3 A Navegação de cabotagem em Pernambuco.....	p. 79	
 Capítulo 2 - A criação da primeira companhia de navegação a vapor em Pernambuco (c. 1850- c. 1860)		
2.1 A Praça de Comércio de Pernambuco, a cidade do Recife e seu porto	p. 91	
2.2 A criação e a incorporação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor.....	p. 105	
2.3 Os ingleses e o financiamento da companhia.....	p. 117	
2.4 A Companhia Pernambucana de Navegação Vapor nos primeiros anos de atividade e o empréstimo de 1859	p.134	
 Capítulo 3 – A Companhia Pernambucana e a consolidação do empreendimento (c. 1860-c.1870)		
3.1 Integração regional e rivalidades na cabotagem brasileira: a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor (c.1860-c.1870)	p. 145	
3.2. A Companhia Pernambucana de Navegação e o Estado imperial brasileiro no contexto da abertura da navegação de cabotagem	p.162	
3.3 A situação patrimonial e o desempenho da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor (c.1860-c.1870)	p. 176	
 Considerações finais – “A Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor: uma empresa de transportes no Império do Brasil”		p. 196
Fontes e Referências bibliográficas	p. 201	
Anexos	p.218	

Introdução

Os empresários se obrigão a manter por si ou pela Companhia que organizarem a navegação regular por vapor entre o porto da Cidade do Recife até Maceyó ao Sul, com escalas pelos portos de Tamandaré, Barra Grande, Porto das Pedras, e qualquer outro que se prestem a mesma navegação; até ao porto da Cidade da Fortaleza ao Norte, tocando nos portos da Parahyba, Assú, Aracaty, e qualquer outros intermediários que ofereçam proporção e água suficiente para a entrada dos vapores.

²

O trecho acima destacado faz parte do decreto imperial de 1853 que autorizou a fundação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor. Neste fragmento da legislação, foram informadas as condições sob as quais a companhia deveria atuar. A empresa e os empresários a ela vinculados estavam subordinados à condição de realizar a navegação costeira regular por vapor entre os portos do Recife, Maceió e Fortaleza, e outros portos intermediários que oferecessem condições de navegabilidade.

As rotas que compreendiam as linhas de navegação operadas pela Companhia Pernambucana de Navegação já eram a século navegadas por centenas de embarcações a vela que rumavam, seja ao Norte ou ao Sul do entreposto pernambucano, transportando cargas, mercadorias e passageiros, assim como transportavam também os numerários do Estado, as correspondências dos Correios Marítimos e demais gêneros de transporte. Porém, o advento da navegação a vapor ofereceu a possibilidade de proporcionar regularidade aos meios dos transportes, havendo também uma diminuição do tempo de viagem das embarcações, além de possibilitar maior regularidade e integração entre as linhas de navegação que começaram a surgir em todo o país.

Esta tese sobre o comércio e os transportes no Brasil oitocentista trata do processo de expansão do capitalismo no Brasil na segunda metade do século XIX, período em que ocorreu a transição de uma economia colonial - quando o comércio de escravos tinha um grande peso na economia nacional -, para uma sociedade de empreendedorismo econômico. Entre outros desenvolvimentos, houve considerável modernização dos transportes, com a introdução do vapor. Essa modernização contribuiu intensamente para a integração entre as regiões brasileiras, sendo o início de um processo que se consolidaria nas décadas seguintes. O trabalho foca na

² BRASIL, Decreto nº 1.113 de 31 de janeiro de 1853. Concede a Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque e outros, representados por seu procurador João Pinto de Lemos Junior, privilegio exclusivo por vinte anos para a navegação por vapor entre o porto da cidade do Recife até o de Maceió ao Sul, e até Fortaleza ao Norte, com diversas escalas pelos portos intermediários. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, tomo XVI, parte II, p. 53.

região em torno da antiga capitania e província de Pernambuco, local de convergência econômica e comercial para a distribuição e o abastecimento regional do Brasil Império.

A economia brasileira no século XIX esteve fortemente ligada à performance dos complexos agrários exportadores, cujas trocas comerciais e fiscais foram estabelecidas, principalmente, por meio da navegação. Deve-se ressaltar que a navegação sempre foi uma modalidade de transporte essencial para o sentido da colonização brasileira. Além da navegação oceânica, que propiciou o comércio marítimo voltado para o mercado mundial, a navegação interna foi uma modalidade de transporte importante para integração nacional através da ampliação das trocas comerciais, da comunicação e da circulação de pessoas. Mesmo após o advento da ferrovia e a introdução dos navios a vapor - que ampliaram a gama dos transportes brasileiro -, é importante salientar que a navegação a vela, tanto fluvial quanto marítima, permaneceu como o meio de transportes mais representativos e incidentes no comércio brasileiro. Apesar da concentração exercida pelo comércio exterior em relação ao mercado mundial, entre as províncias do Norte e do Sul, a navegação de cabotagem permitia a comunicação e engendrou o mercado interno.

A navegação é um meio de transporte e de circulação cuja existência remonta a períodos pré-históricos, quando, no final do Pleistoceno, o *Homo sapiens* iniciou suas migrações e se espalhou pelos continentes.³ Porém, é da Antiguidade que datam os registros das primeiras empreitadas comerciais marítimas, levadas a cabo pelos fenícios, entre os anos 1.700 e 1.100 a.C. Os fenícios passavam meses no mar e habituados às inclemências marítimas, construíram barcos considerados velozes para a época, graças a um pequeno calado, distância vertical entre a parte superior da quilha e a linha de flutuação da embarcação, graças ao aprimoramento da tecnologia náutica.⁴ Além disso, conforme salientou David Landes, “a força do vento foi aproveitada por milênios, primeiro por meio da navegação a vela”⁵. Sendo assim, a necessidade de aprimorar a velocidade foi uma inquietação constante na história das transformações sofridas

³ FUNARI, Pedro Paulo A.; NOELLI, Francisco Silva. *Pré-história do Brasil*. São Paulo: Contexto, 2002, p. 41-42.

⁴ JUNQUEIRA, Eduardo; MALHEIROS, Gustavo. *Navios e Navegantes*. São Paulo: Editora Arte Ensaio, 2004, p.41.

⁵ LANDES, David. *The Unbound Prometheus: technological change and industrial development in Western Europe from 1750 to the present*. Cambridge: Cambridge Press University, 1969, p.99 (tradução nossa).

pela navegação.

Cabe salientar que somente em meados do século XVIII uma série de experimentos foram realizados buscando a aplicação da energia a vapor como força motriz para a navegação, apesar da existência de uma narrativa extraída da documentação espanhola, que atribui a invenção do barco a vapor a Blasco de Garay, capitão naval a serviço do imperador Carlos V, da Espanha, em 1543, quando o referido navegador fez uma demonstração da sua experiência de uso de uma máquina para a navegação no porto de Barcelona.⁶ Entretanto, sobre as tecnologias empregadas aos transportes, George Henry Preble enfatizou que entre os mais relevantes inventos nesse sentido, a primeira patente de um motor a vapor - obtida por James Watt em 1769 - foi “a invenção que fez mais para tornar a navegação a vapor um sucesso prático, do que qualquer outro inventor que o precedeu”.⁷

A origem e o desenvolvimento da navegação a vapor são temas que despertaram contribuições e análises de investigadores interessados em pesquisar a história da implementação dessa tecnologia e sua generalização em escala global. Alguns exemplos dessa literatura merecem menção. O estudo do escritor e oficial naval da marinha norte-americana George Henry Preble⁸ que escreve a obra *A chronological History of the origin and development of steam navigation*, publicada em 1883, é considerado uma obra seminal para a história dos transportes marítimos. É interessante observar que no momento em que George Preble publica o livro, entre o final do século XIX e o início do XX, o vapor já havia se tornado uma fonte de energia bastante difundida na navegação mundial.

Além disso, quando da publicação de “A chronological History of the origin and development of steam navigation”, outras inovações tecnológicas aplicadas aos transportes estavam em curso, como, por exemplo, aquela empregada em navios cuja força motriz foi a eletricidade, o que não passou despercebido ao autor, salientado que

Agora que os inventores estão procurando algum motor menos caro e menos pesado do que o vapor para ser aplicado às máquinas de propulsão de embarcações, e há sinais de que o vapor como força motriz está fadado a ser sucedido por um mais compacto e econômico, deve-se recordar a breve história da origem e desenvolvimento da navegação a vapor, no final do século passado e início do presente, percorreu, em menos de três quartos de século, o globo e cobriu a superfície de seus rios, rios, lagos e oceanos

⁶ PREBLE, George Henry. *A chronological History of the origin and development of steam navigation*. Philadelphia: L. R. Hamsersly & Co., 1883. Pg. XII; KENNEDY, John. *The history of steam navigation*. Liverpool: C. Birchall Ltd., 1903, p. 2

⁷ Idem, p. XVI (tradução nossa).

⁸ George Henry Preble participou da Guerra da Flórida (1835-1842) e de outros conflitos pelos Estados Unidos. Na Guerra da Secessão (1861-1865), atuou como comandante de canhoneiras a vapor (steam-gunboat). Na Marinha, chegou ao cargo de almirante, quando então se aposentou. Sobre o escritor e militar norte-americano, cf: PEYSTER, John Watts. *George Henry Preble: Rear-Admiral U.S.N.* Philadelphia: United Service. 1885.

com uma rede de navios a vapor até que não haja um lugar onde haja água que não traga em sua superfície um navio, pequeno ou grande, impulsionado pela força do vapor.⁹

Vale destacar que além da competitividade com outras matrizes energéticas - tendência verificada nesse período - o outro lado da complementaridade da navegação a vapor foi a navegação a vela, e nisso residiu alguns dos conflitos entre os interesses envolvidos em cada modalidade de navegação. De acordo com Graeme J. Milne, há consenso na historiografia sobre uma visão de que foi gradual a transição da vela para o vapor, caracterizada como a principal tendência no transporte marítimo do século XIX, “desde os primórdios experimentais do vapor em curtas viagens costeiras no início do século até seu domínio sobre redes comerciais globais, entre o final do século XIX e início do XX”.¹⁰

Sobre os primeiros experimentos de utilização do vapor para a navegação, George Henry Preble indica que a primeira viagem realizada em uma embarcação movida a energia a vapor ocorreu na primavera de 1807, nos Estados Unidos, quando o construtor de navios Robert Fulton lançou na porção leste do rio Hudson um navio a vapor de cento e trinta pés de comprimento, ao qual deu o nome de *Clermont*. Apesar da embarcação ter sido construída naquele país, o *Clermont* era composto por um único motor, construído por Boulton & Watt¹¹, empresa criada por James Watt e Matthew Boulton, em Birmingham, Inglaterra. O *Clermont* iniciou “sua primeira viagem de Nova York até a cidade de Albany, no dia 7 de agosto de 1807”.

¹²

Com semelhante interesse pela história da navegação, o inglês John Kennedy publicou *The history of steam navigation*, em 1903, na cidade de Liverpool. Como destacou Kennedy, não caberia, nem responderia a qualquer pergunta de pesquisa, “discutir completamente as alegações de variação que se sucederam pela inovação de ter inventado a primeira máquina a vapor marítima”.¹³ Porém, o autor também salienta a relevância de fazer uma breve referência aos experimentos pioneiros na navegação a vapor, em perspectiva cronológica e geográfica.

⁹ PREBLE, George Henry. *A chronological History*. Op. cit. p. XI (tradução nossa).

¹⁰ MILNE, Graeme J. *Trade and traders in mid-Victorian Liverpool: mercantile business and the making of a world port*. Liverpool: Liverpool University Press, 2000, p.21. (tradução nossa)

¹¹ Boulton & Watt foi uma das primeiras empresas britânicas de engenharia e fabricação no ramo de projetos de motores a vapor, marítimos e industriais. Fundada ao redor de Birmingham, em 1775, surgiu como uma parceria entre o fabricante inglês Matthew Boulton e o engenheiro escocês James Watt, a empresa teve um papel importante na Revolução Industrial e cresceu como um grande produtor de motores a vapor no século XIX. Sobre a empresa, cf.: CULE, J. E. “Finance and industry in the eighteenth century : the firm of Boulton and Watt.” *Economic History* 4, no. 15 (1940): 319–25. <http://www.jstor.org/stable/45366584>.

¹² PREBLE, George Henry. *A chronological History*. Op. cit. p. 42 (tradução nossa).

¹³ KENNEDY, John. *The history of steam*. Op. cit., p. 1 (tradução nossa).

De acordo com George Preble, o engenheiro escocês Henry Bell empenhou-se em adaptar a energia a vapor para a navegação no rio Clyde, Escócia, e assim produziu a primeira embarcação comercial a vapor na Europa. O navio denominado *Comet* navegou pela primeira vez o trajeto entre as cidades de Glasgow, Greenock, Helensburgh, em janeiro de 1812. A embarcação tinha cerca de vinte e cinco toneladas e seu motor exerceu uma força de cerca de três cavalos de potência. O navio *Comet* iniciou um sistema de navegação regular, sobretudo no transporte de cargas e passageiros na região do rio Clyde.¹⁴

Por sua vez, John Kennedy salienta ser indiscutível que o rio Clyde, nos arredores de Glasgow, foi o berço da navegação a vapor europeia no século XIX. Antes da experiência exitosa do *Clermont*, nos Estados Unidos, ainda em 1806, a firma escocesa *Forth and Clyde Canal Co.* financiou a construção do navio *Charlotte Dundas*, com o objetivo de promover a navegação a vapor na cidade de Glasgow, porém a experiência não teve sucesso.¹⁵

Alguns acreditavam que não havia probabilidade de o vapor ser utilizado com regularidade para os navios nas águas britânicas, uma vez a proeminência da navegação a vela era muito forte na modalidade da navegação.¹⁶ Porém, para Kennedy, Henry Bell tinha boas razões para persistir no empreendimento. Além de manter comunicação com o norte-americano Robert Fulton por meio de correspondências, Bell havia elaborado o projeto de navegação a vapor para o navio *Charlotte Dundas*, sendo mais do que provável que durante os cinco anos que se seguiram à construção do *Clermont*, chegassem à Escócia relatos frequentes sobre aquele navio, “o que fazia com que o empreendimento do *Comet* se mantivesse atrativo para Bell, que se tornou responsável por introduzir o primeiro serviço de navios a vapor de passageiros na Europa”.¹⁷

No ano seguinte, um navio a vapor foi lançado em Manchester e outro em Bristol. Em outubro de 1814, a primeira embarcação a vapor navegou no rio Humber, na costa leste da Inglaterra, e, em dezembro daquele ano, o primeiro navio a vapor navegou no rio Tâmisa, no canal de Limehouse. Já em junho de 1815, a embarcação a vapor *Ramsey*, construída em Glasgow, chegou a Mersey (Liverpool), tornando-se “o primeiro navio a vapor de uma série de embarcações subsequentes que navegavam com regularidade entre Liverpool e numerosos

¹⁴ PREBLE, George Henry. A chronological History. Op. cit. p. 72-73

¹⁵ GARRISON, William L.; LEVINSON, David M. *The transportation experience: policy, planning, and deployment*. Oxford University Press, 2014. p.4.

¹⁶ PREBLE, George Henry. A chronological History. Op. cit.

¹⁷ KENNEDY, John. The history of steam. Op. cit., p.11-12 (tradução nossa).

portos da Inglaterra, da costa da Irlanda e de Escócia”.¹⁸

Para se ter uma ideia do ritmo da difusão da navegação a vapor na Inglaterra, por exemplo, no ano de 1825, apenas dez anos após os primórdios da navegação na Inglaterra já havia “44 navios a vapor nos estoques dos construtores de navio de Liverpool e Birkenhead - enquanto em Londres, nada menos do que 45 empresas foram fundadas para promover a navegação a vapor na Inglaterra e em outros países”.¹⁹

Diante do movimento de franca expansão dos vapores, e alarmados com o futuro dos seus negócios, os proprietários britânicos de navios a vela promoveram uma reunião na cidade de Swansea (País de Gales), em 14 de dezembro de 1826, quando foi aprovada uma resolução para enviar uma petição à Câmara dos Comuns, pedindo a intervenção do Parlamento para proteger os donos de veleiros contra a concorrência dos vapores.²⁰ Ainda que na tentativa de evitar o inevitável, restava a essa classe apenas reconhecer que a empreitada da expansão dos navios a vapor em escala global já era um processo instaurado e não havia mais como contê-lo.

De fato, após a viagem da *Clermont*, experiências de implementação da navegação a vapor se intensificaram em todo o mundo. Dois anos após a viagem do *Clermont* de Fulton, e três anos antes do primeiro vapor europeu começar a navegar o rio Clyde, o navio *Accommodation* realizou uma viagem no rio St. Lawrence, Canadá, inaugurando um serviço de transporte de passageiros entre Quebec e Montreal, em 1809.²¹ Ainda em 1815, foi iniciada a primeira viagem realizada por um navio a vapor na Rússia, onde, o Sr. Baird, superintendente de minas, percorreu o trajeto entre São Petersburgo e Cronstadt.²² Em 1817, o navio Royal Ferdinand realizou uma viagem no rio Guadalupe, em Sevilha, sendo o primeiro vapor construído na Espanha.²³ No Brasil, a primeira tentativa nesse sentido foi feita em 1819, com uma embarcação a vapor trazida da Inglaterra para a província da Bahia por Felisberto Caldeira Brant de Oliveira Horta²⁴, futuro Marquês de Barbacena no Império brasileiro. Conforme destacou Marcos Sampaio, apesar da viagem inaugural, ocorrida no mesmo ano, a empreitada não gerou uma iniciativa regular de navegação a vapor.²⁵

¹⁸ PREBLE, George Henry. A chronological History. Op. cit. p. 76 (tradução nossa)

¹⁹ KENNEDY, John. The history of steam. Op. cit., p. 43 (tradução nossa)

²⁰ Idem, p. 44-45

²¹ Idem, p.9

²² PREBLE, George Henry. A chronological History. Op. cit. p. 88

²³ KENNEDY, John. The history of steam. Op. cit., p. 25

²⁴ A respeito do Marquês de Barbacena cf. PEIXOTO, Rafael Cupello. *O Marques de Barbacena: Política e Escravidão na sociedade imperial (1796-1837)*. Tese (Doutorado em História). Rio de Janeiro: IFCH/UERJ, 2018.

²⁵ SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. Uma contribuição à História dos transportes no Brasil: A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894). Tese (doutorado em História Econômica). São Paulo: PPGHE/USP, 2006,

Sobre a navegação transoceânica, como ressaltou George Henry Preble, em 1819, o navio *Savannah* fez a primeira viagem oceânica em um barco movido por energia a vapor. O *Savannah* foi construído em Corlear's Hook, Nova York, por Crocker & Fickett. O trajeto dessa viagem, entre a cidade de Nova York e Liverpool, foi percorrido em vinte e cinco dias, durante os quais, em alguns momentos, a tripulação fez uso da navegação a vela para movimentar a embarcação.²⁶

Vale salientar que dentro de realidades históricas distintas, a navegação a vapor conheceu os primeiros experimentos na navegação interior e de cabotagem, em diversas regiões, ainda nas primeiras décadas do século XIX. Porém, como destacou Preble, somente entre os anos 1838-1858, começa a se desenhar a inauguração de uma navegação transoceânica a vapor com regularidade nas viagens.²⁷ Pois, como destacou David Landes, além de gradual, “a ampliação da produtividade de um meio de transporte é descontínua, saltando bruscamente a cada uma das conexões que transformam linhas isoladas em uma rede coerente”.²⁸ Assim, percebe-se que mesmo em escala mundial, foi gradual e descontínuo o movimento de generalização do uso do vapor na navegação.

Em seu estudo sobre o desenvolvimento da economia do oeste da Escócia, Anthony Slaven afirmou que a eficácia com que o comércio poderia ser processado dependia também da entrega harmoniosa dos bens aos portos para distribuição. Para o referido autor uma “das primeiras e contínuas pressões geradas pelo comércio externo e costeiro na economia local foi a necessidade de melhorar as comunicações internas, compreensivelmente, a primeira pressão se mostrou nos transportes aquáticos”.²⁹ Ademais, como foi visto, as primeiras experiências da tecnologia a vapor empregada na navegação foram em rios ou canais fluviais, em sua maioria.

Para Graeme Milne, o foco em determinados portos e mercados também confirma que, para todo o gradualismo, o processo de generalização do uso de navio a vapor experimentou nuances específicas em nível local. Segundo Milne, a ideia de uma década crucial para a transição efetiva pode variar também de acordo com a estrutura de um comércio particular. Nesse sentido, o autor exemplifica o caso das exportações de algodão de Nova Orleans para a

p.67.

²⁶ PREBLE, George Henry. *A chronological History*. Op. cit. p. 100

²⁷ Idem, p.160.

²⁸ LANDES, David. *The Unbound Prometheus...* op. cit., p.196 (tradução nossa).

²⁹ SLAVEN, Anthony. *The development of the West of Scotland: 1750-1960*. London and Boston: Routledge & Kegan Paul, 1975, p.27 (tradução nossa).

Europa, as quais saltaram de 10% para 70% transportadas em navios a vapor nos anos 1870.³⁰ Para David Landes, o período entre as décadas de 1850 e 1870 experimentou “um amadurecimento tecnológico marcado pela incorporação daquelas inovações que constituíram o cerne da Revolução Industrial e tinham sido desenvolvidas e difundidas na Grã-Bretanha, uma geração antes”.³¹

Graeme J. Milne, por outro lado, destacou que mesmo considerando as especificidades regionais, econômicas e tecnológicas dos espaços onde ocorreram essas transformações, alguns padrões podem ser observados uma vez que,

“Os primeiros navios a vapor tinham um alto consumo de combustível e, naturalmente, tinham que transportar o combustível, deixando pouco espaço para a carga. Em termos gerais, eles só podiam competir com a vela se a tecnologia dos vapores fosse melhorada, se os preços de mercado das commodities-chave mudassem para permitir que os custos de transporte mais elevado fossem absorvidos, ou se a regulamentação ou o subsídio do governo favoreceram os operadores de navios às expensas da vela.”³²

Concordando com Graeme J. Milne, os armadores de meados do século XIX tiveram em muitos momentos que tomar decisões importantes sobre os investimentos nesse tipo de embarcação já que era um investimento caro, arriscado e não comprovado, mas potencialmente muito lucrativo. Além disso, os navios a vapor geravam altas despesas de manutenção, além dos altos custos de operação e do maior volume de recursos necessários para sua construção. A competição do vapor com a vela dependia de aperfeiçoamento tecnológico e de investimentos, além de fatores que permitissem a absorção dos custos de transportes pela competitividade dos preços dos produtos nos mercados, ou mesmo através da concessão de subsídios do governo, que estimulam os investimentos no setor.³³

Dessa maneira, a amplitude do aperfeiçoamento tecnológico e dos investimentos na navegação esteve vinculada à emergência de precedentes que colaborassem para a superação dos custos de transportes. Assim, ambas as saídas para tal enleio apontavam para a intrínseca relação existente entre o comércio e os transportes, pois, em determinados contextos, a competitividade dos preços nos mercados foi uma condição para a absorção dos referidos custos. Por outro lado, em certa medida, a superação dos custos de transportes se deu graças a concessão de subsídios governamentais, o que também evidenciou a proximidade dos vínculos

³⁰ MILNE, Graeme J. *Trade and traders*. Op. cit., p. 37 (tradução nossa).

³¹ LANDES, David. *The Unbound Prometheus...* op. cit., p.193 (tradução nossa).

³² MILNE, Graeme J. *Trade and traders*. Op. cit., p 22.

³³ Idem, op. cit., p. 20.

entre os transportes, o comércio e o Estado.

O desenvolvimento do comércio e dos transportes no Brasil oitocentista distinguiu-se, entre outros fatores, por meio de modalidades distintas que imprimiram a esse estudo a necessidade de recuperar categorias conceituais, a fim de que fosse investigada a dinâmica dessas práticas no período. Além da compreensão semântica que acompanha os termos aqui expostos, o entendimento de seus significados auxilia a compressão dos usos que estes produziam em uma determinada época.

No *Dictionnaire universel du commerce* de Jacques Savary des Bruslons, editado pela primeira vez no início do século XVIII, e traduzido e adaptado para o português em 1813, pelo lente da Aula do Comércio da Junta do Comércio de Lisboa Alberto Jaqueri de Sales³⁴, uma definição para a noção de comércio é proposta. Em seu verbete *commercio*, é atribuído ao termo um sentido geral que “designa a comunicação recíproca que os homens fazem entre si das produções respectivas das suas terras e da sua indústria”³⁵. Assim, o comércio apresenta como caráter essencial da sua constituição a reciprocidade da comunicação motivada pela necessidade mútua de troca das produções humanas.

Na definição de *comércio* estabelecida por Sales é ressaltada a característica de sua função enquanto mecanismo de comunicação. Assim, o *comércio* propicia a distribuição das produções e bens existentes em um determinado local. Já o vocábulo *navegação*, de acordo com a argumentação do mesmo autor, é “advinda da comunicação geral, pressupõe a arte de navegar

³⁴ Segundo Martins, Alberto Jaqueri de Sales fora lente da Aula do Comércio por 22 anos, começou em 1762, e “era suíço, mas naturalizado português, calvinista, mas convertido à religião católica, auferindo pelo exercício de Lente da Aula 3.000 cruzados, tendo-lhe ainda sido concedido o Hábito de Cristo”. Era especialista em matemática e ciências comerciais”. Já Cardoso destaca também, que Alberto “fez parte da direção da Real Fabrica de Sedas, a partir de 1771, e foi fiscal de fábricas de la niffcios na Covilha e Fundao”. Cf. MARTINS, Manuel de Everard. A Aula do Comércio (1759). Boletim da Sociedade Portuguesa de Contabilidade, Lisboa, n. 21 e 22, p. 71-88, [?] 1960. In: LIRA, Miguel Maria Carvalho. Aula do Comércio: a génese da difusão da contabilidade por partida dobrada em Portugal. *Actas do XXXI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social*. Faculdade de Economia Universidade de Coimbra. 18 e 19 de Novembro de 2011, p. 8. https://www.researchgate.net/profile/Miguel_Lira/publication/264550285_Aula_do_Comercio_a_genese_da_dif_usao_da_contabilidade_por_partida_dobrada_em_Portugal/links/53e4f4030cf2fb7487110013/Aula-do-Comercio-a-genese-da-difusao-da-contabilidade-por-partida-dobrada-em-Portugal.pdf; CARDOSO, José Luis. Uma “Notícia” esquecida: o ensino da economia na Aula do Comercio. *Estudos de Economia*, vol. V, n. 1, Out.-Dez. 1984, p. 95. <https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/9722/1/ee-jlc-1984.pdf> Conferir também CHAVES, Claudia Maria das Graças. Métodos e práticas do ensino mercantil profissionalizante no Império Lusobrasileiro. *Anais do VI Congresso Luso-brasileiro de Educação*. Uberlândia: EDUFU, 2006. <http://www2.faced.ufu.br/colubhe06/anais/arquivos/392ClaudiaMariaChaves.pdf>

³⁵ SALES, Alberto Jaqueri de. *Dicionario Universal de Commercio*. Trad. e adaptação manuscrita do *Dictionnaire Universel de Commerce*, de Jaques Savary des Brulons, 1813, tomo 1., p.140.

e gera um novo tipo de comércio e de ocupação entre os homens”³⁶. A *navegação* é compreendida a partir de sua relação com as necessidades de comunicação, promovendo formas distintas de interação comercial.

De acordo com as afirmações apresentadas, fica patente que a noção de *navegação*, presente no vocabulário social da época, tem ligação estreita com a *comunicação* enquanto função comercial. Destarte, pode ser entendida como uma forma pela qual se realiza o *transporte* das produções e bens de uma localidade para outra. Ainda de acordo com o dicionário de comércio de Sales, por *transporte* se entende:

Não somente a ação de transportar gente, fazendas, etc., mas também dos carros, barcos e outros veículos por cujo meio se efetua. Uns e outros são particulares ou públicos, mas todos tendem igualmente à utilidade geral do Estado e (...) o aumento do comércio está como fundado na facilidade desta mútua e recíproca comunicação, sem a qual se fazem infrutuosas as produções respectivas das diferentes províncias³⁷.

Portanto, a noção do termo *transporte* resvala na sua função de distribuição das produções locais, sendo a navegação um dos meios pelos quais ele é efetivado. De acordo com Antônio de Moraes Silva (1789), *transportar* significa “levar para fora do porto, ou transportar mercadorias”³⁸, já o vocábulo *transporte* compreende o “ato de transportar ou exportar”³⁹. Mais uma vez, fica explícita a relação existente entre as noções de *comércio*, *navegação* e *transporte*.

Karl Polanyi, ao utilizar a análise institucional para adentrar no labirinto de relações sociais em que se enraizou a economia, propôs que “em termos operacionais, o comércio é um método de aquisição de bens não disponíveis *in loco*”⁴⁰. Conforme salientou o referido autor, nas atividades comerciais, além de ser uma demanda constante transportar algo por uma certa distância, os aspectos institucionais do comércio apontam para a necessidade da confluência de quatro fatores primordiais: pessoal, mercadorias, transporte e bilateralidade.⁴¹ Dessa maneira, percebe-se que o comércio e os transportes são questões intrínsecas para a viabilidade das atividades econômicas.

³⁶ SALES, Alberto Jaqueri de. Dicionário Universal. Op. cit. tomo 1, p. 142.

³⁷ Idem, tomo 4, p. 336

³⁸ SILVA, Antonio de Moraes. *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro*. Lisboa: na Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789, p. 798. A respeito da importância do dicionário de Moraes e Silva na lexicografia (técnica de redação e feitura de dicionários) moderna Cf. VERDELHO, Telmo. O dicionário de Moraes Silva e o início da lexicografia moderna. *História da Língua e História da Gramática, Actas do Encontro de Braga*. Braga, Universidade do Minho/ILCH, 2003, p. 473-490. http://clp.dlc.ua.pt/Publicacoes/Diccionario_Morais_Silva.pdf

³⁹ SILVA, Antonio de Moraes. Dicionário da língua portuguesa. Op. cit., p. 798.

⁴⁰ POLANYI, Karl. A subsistência do homem e ensaios correlatos. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012. (Cap. I, A subsistência do homem; “Comerciantes e comércio”), p.136

⁴¹ Idem

O historiador Fernand Braudel, em seu estudo sobre a civilização material e a economia europeia na época moderna, enumera três grandes categorias de transportes: transporte terrestre, transporte fluvial e transporte marítimo.

Como salienta Fernand Braudel, os transportes terrestres são comumente descritos como ineficazes pois, durante séculos, as estradas permaneceram como uma configuração rudimentar, onde “as carroças, animais de carga, correios, mensageiros, carreteiros, cavalos de postas desempenham seu papel em função de uma certa procura”.⁴² Nesse sentido, sobre os transportes terrestres, o dicionário de comércio de Alberto Jaqueri de Sales, no verbete *transporte*, informa que os pormenores dos transportes terrestres são retomados no vocábulo *caminhos*, por sua vez, termo bastante utilizado para definir das estradas de ferro oitocentistas, os caminhos de ferro. Destarte, no verbete *caminhos*, salienta-se a relação dessa modalidade dos transportes com o comércio interior, reforçando que “a barateza do transporte da produção que não se cria na vizinhança do mar e dos rios navegáveis depende da bondade dos caminhos”.⁴³

Em contrapartida, Fernand Braudel afirmou que os transportes fluviais teriam como defeito mais frequentemente apontado a lentidão, principalmente até o século XVIII.⁴⁴ O transporte fluvial esteve durante muito tempo à mercê das vicissitudes do rio, das águas altas e baixas e dos ventos, o que foi amplamente modificado a partir da introdução do motor a vapor na navegação e a utilização das hélices, ampliando a relação da navegação fluvial com o incremento das trocas comerciais e circulação local.

David Landes observou que durante o processo de expansão da Revolução Industrial para Europa continental, os rios foram usados tanto quanto possível para o movimento de mercadorias, mas sua utilidade foi limitada por deficiências naturais, já que “eram muito rasos na estação seca, muito rápidos e traiçoeiros na cheia - e pela má comunicação entre as diferentes bacias”.⁴⁵ Além disso, para David Landes, a navegação fluvial foi impulsionada por melhoramento nos transportes, uma vez que este foi um período de construção ativa de estradas, obras fluviais e de construção de canais, pois o uso de embarcações a vapor exigia vias navegáveis de maior profundidade e confiabilidade, principalmente entre os anos 1850-60⁴⁶

Em contrapartida, sobre os transportes marítimos, Fernand Braudel salienta que por mar,

⁴² BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII. Os jogos das trocas*, São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009, p. 306

⁴³ SALES, Alberto Jaqueri de. *Dicionário Universal*. Op. cit., tomo 1, p. 46

⁴⁴ BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material*. Op. cit., p.313.

⁴⁵ LANDES, David. *The Unbound Prometheus*. Op. cit., p.126 (tradução nossa).

⁴⁶ Idem, p. 152-153.

o volume e a importância dos investimentos foram maiores e, por isso, multiplicam-se os vínculos entre o navio e os fornecedores de capital desde muito cedo. Apesar de ressaltar a influência dos grandes capitais na navegação marítima, por outro lado, Braudel ressalta que havia uma hierarquia mercantil, em que também convergiam outros participantes, dentro do que o mesmo caracterizou como transportes marítimos, destaca-se a existência de:

Uma vida marítima elementar e dinâmica, barcos, às vezes sem ponte, às centenas, transportam seja o que for. Com efeito, esse nível inferior do transporte marítimo se equipara à efervescência dos transportes camponeses no interior das terras (lê-se terrestre). (...) é que os campos desembocam no mar, ligam-se a ele numa união elementar⁴⁷.

Assim, Fernand Braudel sinaliza para uma faceta materialmente importante dos transportes marítimos que compreende também as embarcações de pequeno porte, compondo um nível inferior, porém bastante dinâmico desse ramo dos transportes. Se comparado ao equivalente dos transportes terrestres, este nível manifestaria uma configuração semelhante, principalmente, no que se refere a efervescência característica das camadas íferas.

Enquanto isso, no lado oposto da hierarquia mercantil, Fernand Braudel ressaltou que houve uma intensa mobilização de capitais e de atividades, já no século XVII e sobretudo no XVIII, que se intensificou intensamente no setor das viagens marítimas, nas quais, “os financiadores, ou armadores, são indispensáveis aos aprestos e aos longos circuitos que se estendem”.⁴⁸ David Landes, por sua vez, verificou que a intensificação de atividades e de mobilização de capitais conheceu precedentes que possibilitaram a mudança tecnológica advinda da Revolução Industrial, porém, o autor complementa afirmando que todos os avanços técnicos na produção e a consequente substituição de aparatos mecânicos por habilidades humanas não seriam viáveis sem os melhoramentos nos transportes.⁴⁹

Fernand Braudel ainda mencionou que a escalada da prosperidade inglesa no século XVIII coincidiu com uma circulação que tendeu à perfeita utilização dos recursos, na qual “os transportes são o remate necessário da produção, quando se aceleram tudo vai bem, ou melhor”.

⁵⁰ Em sua conceptualização sobre o *transporte*, o autor complementa que

Os transportes são por si só uma indústria, (...), ou uma espécie de manufatura arcaica em que o capitalista não se envolve a fundo, e com razão, só a circulação dos eixos essenciais se revela compensatória (...). Nesse caso, calcular a dominação capitalista significa a modernidade ou o arcaísmo, ou melhor, o rendimento dos diferentes ramos dos transportes: a dominação fraca sobre o transporte terrestre, limitada sobre o

⁴⁷ BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material*. Op. cit., p.317.

⁴⁸ Idem, p.321.

⁴⁹ LANDES, David. *The Unbound Prometheus*. Op. cit., p.5.

⁵⁰ BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material*. Op. cit., p. 306

transporte fluvial e acentuada quando se trata do mar.⁵¹

Desse modo, a distinção feita por Fernand Braudel entre os tipos da indústria dos transportes - terrestre, fluvial e marítimo – e sobre a dominação capitalista nos diferentes ramos, sobressaem as características de modernidade e arcaísmo sob o jugo da ideia de que a predominância do capital se assentou sobremaneira na navegação marítima. Por sua vez, Maurice Dobb já havia ressaltado que os grandes capitalistas tinham se esforçado para garantir seu predomínio sobre o comércio exterior, a navegação marítima e a distribuição no mercado interno, por meio da ação de agentes ou subsidiários associados.⁵²

Sobre o surgimento de iniciativas de associação com objetivos comerciais, conforme reitera Fernand Braudel, tal atividade comercial conheceu seus primórdios na antiguidade, uma vez que “Roma teve sociedades comerciais cuja atividade se estendia, com facilidade e lógica, a todo o Mediterrâneo”.⁵³ Porém, como esclarece Karl Polanyi, a *societas* romana e a *comenda* posterior, por exemplo, “eram parcerias comerciais limitadas a uma empreitada, já que antes dos tempos modernos, não se conhecem associações comerciais permanentes”.⁵⁴

Segundo Fernand Braudel, com o objetivo de localizar as primeiras sociedades mercantis do Ocidente, “temos de remontar a muito longe, se não a Roma, pelo menos ao despertar da vida Mediterrânea, aos séculos IX e X”.⁵⁵ Nesse sentido, o autor destaca que “desde que o comércio começou ou recomeçou, alguns comerciantes se associaram, trabalharam juntos”.⁵⁶ As primeiras sociedades mercantis são criadas no contexto do restabelecimento dos tráficos em direção a Bizâncio e as grandes cidades do Islã, o que pressupõe o domínio dos transportes para grandes operações, e, portanto, relações mercantis reforçadas. Como salientou Marc Bloch, Amalfi, Veneza e outras cidades dão a partida no que seria talvez uma divisão precoce do capital e do trabalho as quais muitas vezes coincidiam com associações de negócios.⁵⁷

Por sua vez, Fernand Braudel explica que uma das soluções emergentes para solucionar a dinâmica dessas operações comerciais foi a chamada sociedade marítima, também chamada de *societas vera*, ou, “sociedade verdadeira”. No princípio configuraram-se como uma

⁵¹ Idem.

⁵² DOBB, Maurice. *Capitalist Enterprise and social progress*. London: George Routledge & Sons, Ltd, 1923, p. 136

⁵³ BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material*. Op. cit., p.383.

⁵⁴ POLANYI, Karl. *A subsistência do homem*. op. cit., p.144.

⁵⁵ BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material*. op. cit. p. 383

⁵⁶ Idem

⁵⁷ BLOCH, Marc. *A sociedade feudal*, Lisboa: Edições 70, 1979, p.163-175.

“associação binária entre um *socius stans* um sócio que fica no local, e um sócio *tractator*, que embarca no navio que vai partir”. Essa forma primitiva de sociedade se manteve por muito tempo por causa da sua simplicidade.⁵⁸ Sendo assim, evidenciasse que as primeiras sociedades mercantis surgiram das necessidades oriundas das operações comerciais ligadas ao comércio e aos transportes.

Nesse sentido, pode-se ressaltar que, assim como as primeiras sociedades mercantis surgiram diante de circunstâncias advindas dos procedimentos mercantis vinculados ao comércio e aos transportes, a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor (1853) também emergiu de necessidades oriundas das operações comerciais ligadas ao comércio e aos transportes no Brasil oitocentista, sobretudo para as províncias do Norte. É certo que guardadas as devidas diferenças entre as primeiras sociedades comerciais modernas e a Companhia Pernambucana, até mesmo por representarem diferenças conceituais e periodicidades diacrônicas, em termos gerais, como podemos diferenciar as sociedades comerciais – em suas diferentes categorias – das companhias?

Primeiro, deve-se salientar que segundo os historiadores do direito comercial, há três gerações de diferentes tipos de sociedade comercial no período. Algumas das principais diferenças entre as sociedades comerciais - sociedade geral (em nome coletivo), sociedade em comandita e sociedade por ações - residem na distinção das responsabilidades limitada ou ilimitada, que designa as responsabilidades dos sócios. Além disso, Braudel observa que a sociedade por ações, última categoria de sociedade a surgir, emerge “como uma sociedade apenas de capitais, pois, o capital social constitui uma única massa como que soldada a própria sociedade e os sócios possuem porções desse capital, partes ou ações”.⁵⁹ Os ingleses chamavam a estas sociedades *Joint Stock Companies*, tendo a palavra *stock* o sentido de capital ou de fundos. Não obstante, as semelhanças e funções análogas existentes entre a sociedade e a companhia, a distinção de “suas formas, que diferem da sua própria sucessão, assinalam a evolução capitalista, as companhias de grande porte, [...], se reportam ao capital e ao Estado ao mesmo tempo”.⁶⁰

Conforme Braudel explicou, a palavra companhia tem origem no latim, e tal como o nome assinala, “*cum*, com, e *panis*, pão, indicam uma reunião cerrada onde tudo é partilhado,

⁵⁸ BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material*. Op. cit., p. 383

⁵⁹ Idem. 388.

⁶⁰ Idem

o pão e os riscos cotidianos”.⁶¹ Por seu turno, no *Diccionario de Commercio* adaptado para o português por Alberto Jaqueri de Sales, o termo companhia compreende uma instituição pública “com Patente do Príncipe para negociar em terras remotas, ou para reformar nelas, estabelecimentos de comercio para certos negócios interiores”⁶². Vale destacar que a definição proposta pelo dicionário deixa evidente que a existência de uma companhia compreende a concessão de um monopólio para realização de alguma atividade ou serviço que competiria originalmente ao Estado.

Portanto, as companhias podem ser caracterizadas por serem empresas que possuem uma intrínseca relação com o Estado, ao mesmo tempo em que são impensáveis sem o privilégio consubstanciado na forma de um monopólio comercial concedido a particulares. Desse modo, retomando o argumento de Fernand Braudel, toda companhia compreende uma operação fiscal vinculada a dificuldades de financiamento que configuram uma problemática financeira dos estados modernos e graças a sua própria ação, o estado confere as suas companhias um andamento especial, e assim, “as companhias pagam e repagam incessantemente seus monopólios, todas as vezes renovados após novas discussões”.⁶³

Além do mais, é importante distinguir que as companhias comerciais nasceram de monopólios mercantis e de modo geral, datam do início do século XVII. Estes monopólios começaram a findar durante a segunda metade do século XIX, como ilustra o caso da *East Indian Company*, importante companhia criada em 1600 cujo monopólio foi extinto em 1865. Cabe destacar que após a Revolução de 1688, o monopólio da *East Indian Company* foi suspenso e proclamada a liberdade de comércio com as Índias, porém, logo em 1708, o monopólio de comércio foi restituído, voltando o exclusivo a ser a norma. Para Braudel, sob muitos aspectos a *East Indian Company* já constituía um modelo das instituições que iria dar forma aos negócios tal como concebemos.⁶⁴

Segundo Fernand Braudel, a natureza dos monopólios das companhias pressupõe a confluência de três fatores:

Primeiro, o Estado, mais ou menos eficaz, nunca ausente; o mundo mercantil, isto é,

⁶¹ Idem, pg. 384.

⁶² SALES, Dicionario de Commercio. Op. cit., tomo 1, p. 161.

⁶³ BRAUDEL, Civilização Material e Capitalismo. p. 393.

⁶⁴ Sobre a *East Indian Company*, conferir: WILBUR, Marguerite Eyer. *The East India Company and the British Empire in the Far East*. New York: Russell & Russel Publishers, 1970; BOWEN, H. V.; LINCOLN, Margarete, RIGBY, NigEL. *The Worlds of the East India Company*. Suffolk, Boydell Press, 2002. BOWN, Stephen R. *Merchant Kings: When Companies Ruled the World, 1600-1900*. Vancouver/Toronto: D & M Publishers Inc., 2010; BRUNTON, Bruce. *The East India Company: agent of Empire in the Early Modern Capitalist Era*. *Social Education* 77(2), pp 78–81, 98, 2013.

os capitais, o banco, o crédito, os clientes - um mundo hostil ou cúmplice, ou as duas coisas ao mesmo tempo; e por fim uma zona de comércio para ser explorada de longe, a qual, por si só, determina muitas coisas.⁶⁵

A confluência destes pressupostos determina os antecedentes dos quais dependem o monopólio de uma companhia. Sob a perspectiva do Estado, esse monopólio nasce diante da impossibilidade experimentada pelo mesmo para realizar ou promover determinada atividade econômica. Porém, alguns destes pressupostos possuem um peso maior sobre a trajetória de uma companhia. Fernand Braudel observou que apesar do alinhamento de certos fatores para a concessão de um privilégio, existem características que se sobressaem em relação as outras, uma vez que “o destino das companhias, com efeito, é determinado em função do espaço comercial do seu monopólio”⁶⁶. A preponderância de uma zona de comércio a ser explorada e do espaço comercial do monopólio seriam outros fatores consideráveis.

Investigadas as principais categorias conceituais, e também recuperado o sentido de alguns termos analíticos, deve-se observar como estas questões repercutiram para a fundação de uma companhia de navegação a vapor. Nesse sentido, é relevante o fato de que oito companhias de navegação foram criadas no Brasil, entre 1830 e 1860, com o objetivo de promover o estabelecimento da navegação regular entre os portos brasileiros, todas elas estabelecidas por meio da concessão de um monopólio sob uma determinada área de navegação e cedida a um grupo de investidores.⁶⁷ Vale destacar que essas iniciativas para proporcionar regularidade aos transportes marítimo e fluvial sinalizavam para uma tentativa de integrar o território brasileiro através da navegação de cabotagem costeira e fluvial, por meio de navios a vapor.

A Companhia Pernambucana de Navegação foi criada pelo decreto nº 1.113 de 31 de

⁶⁵ BRAUDEL, *Civilização Material e Capitalismo*, tomo 1, op. cit., p. 392-393.

⁶⁶ Idem, p.394.

⁶⁷ As companhias de navegação a vapor brasileiras fundadas a partir da concessão de um monopólio foram, entre outras: Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor (1837), Companhia de Navegação Mucuri e Caravelas (1847), Companhia de Navegação do Amazonas (1852), Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1852), Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor (1853), Companhia de Navegação do Espírito Santo (1854), Companhia de Navegação Intermediária (1856), Companhia de Navegação do Maranhão (1856) e Companhia de Navegação do Alto Paraguai (1858). Sobre o assunto, conferir: EL-KAREH, Almir Chaiban. *A Companhia de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. História Econômica & História das Empresas*, vl.2, 2002. GOULARTI FILHO, Alcides. *Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX*. Porto Alegre, ANPEC Sul, XIII. Encontro Regional de Economia, 2010. MACHADO, Fernando da Mata. *Navegação no Rio São Francisco*. Rio de Janeiro: Topbooks.2002. MARCONDES, Renato L. *O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem*. Rev. Econ. Polit., São Paulo, v. 32, n. 1, p. 149, mar. 2012. SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz Sampaio. *Uma contribuição à História dos transportes no Brasil: A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. Tese (doutorado em História Econômica). São Paulo: PPGHE/USP, 2006. ALMEIDA, Suely C. C. de. *A Companhia Pernambucana de Navegação*. Dissertação de mestrado em História, PPGHIS/UFPE, 1989.

janeiro de 1853, que concedeu a Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, e a outros, representados por seu procurador João Pinto de Lemos Junior, o privilégio exclusivo por vinte anos a fim de que fosse incorporada uma companhia para o estabelecimento da navegação a vapor regular entre os portos de Maceió e Fortaleza.⁶⁸

Tal companhia foi instituída pelo estado imperial brasileiro sob a forma de um monopólio que concedeu o privilégio para a criação de uma companhia de navegação a vapor dentro da zona de comércio, ou espaço comercial específico, compreendida entre os portos de Recife, Maceió e Fortaleza. Destarte, pode-se perceber que no decreto que instituiu a companhia, uma zona de comércio é seccionada e vinculada à concessão do monopólio. Além disso, é importante ressaltar que a concessão de um monopólio representa a cessão de algo a alguém, e não é qualquer alguém. Sendo assim, corroborando para o que salientou Fernand Braudel, todas as grandes companhias congregam “pequenos grupos dominantes, tenazes, agarrados a seus privilégios, nem um pouco interessados em mudanças ou inovações, conservadores ao extremo”⁶⁹.

Não é à toa que o primeiro concessionário do privilégio mencionado no decreto que instituiu a empresa foi um dos homens mais poderosos da província de Pernambuco naqueles idos de 1853. O político do partido conservador Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque - Visconde de Suassuna, da poderosa família Cavalcanti de Albuquerque.⁷⁰ O segundo, negociante de grosso trato e comendador, assim como seu pai, outro importante negociante da praça de comércio do Recife e fundador da Associação Comercial Pernambucana, Lemos Junior ainda participou da Insurreição Praieira do lado do partido conservador, como capitão da cavalaria da Companhia de Voluntários do Recife, que compunham a defesa do bairro da Boa Vista assunto que adiantaremos no capítulo 2.⁷¹ Ou seja, os detentores do monopólio da companhia foram eminentes cidadãos da sociedade local e com proeminência comprovada

⁶⁸ BRASIL, Decreto nº 1.113 de 31 de janeiro de 1853. Concede a Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque e outros, representados por seu procurador João Pinto de Lemos Junior, privilegio exclusivo por vinte anos para a navegação por vapor entre o porto da cidade do Recife até o de Maceio ao Sul, e até Fortaleza ao Norte, com diversas escalas pelos portos intermediários. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, tomo XVI, parte II, p. 53.

⁶⁹ BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material...* tomo I, p. 394.

⁷⁰ A respeito da família Cavalcanti de Albuquerque cf. CADENA, Paulo Henrique Fontes. *Ou há de ser Cavalcanti, Ou há de ser cavalgado: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque* (Pernambuco, 1801-1844). Recife. Ed. UFPE, 2013.

⁷¹ A União 15/02/1849, n.75, p. 2. Sobre os negociantes de grosso trato no Recife e a trajetória de João Pinto de Lemos, cf.: DOURADO, Bruna I. M. Comércio de grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837- c. 1871): a trajetória do negociante João Pinto de Lemos. Niterói: Dissertação (Mestrado em História Social), UFF, 2015.

junto às altas esferas da política imperial brasileira.

O caso da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor se insere em questões de natureza social, política e econômica e tal natureza hermética do tema requereu o uso de categorias de análise específicas, e um modo de apreensão dos fenômenos, a fim de que fossem reunidas contribuições de diferentes áreas, tais como História Econômica, História Social e História Política. Além disso, o estudo das atividades da empresa abrangeu contextos distintos, alguns deles em que a situação financeira do empreendimento revelou períodos de profunda crise. Nesse sentido, é importante recuperar a afirmação de Fernand Braudel, de que o historiador está ligado a seus documentos, e os fracassos seguidos de processo deixam muito mais vestígios do que as viagens felizes.⁷²

Vale salientar que o estudo da Companhia de Navegação a Vapor também se insere no campo metodológico da História das Empresas, sobre esse campo temático, Maria Bárbara Levy resgatou a premissa de que os problemas fundamentais do desenvolvimento econômico eram não econômicos, o que ampliava o leque de elementos a serem levados em consideração quando se estabelecesse uma pesquisa nessa área.⁷³ Desse modo, a autora argumentou que “as empresas são parte integrantes da sociedade e que não se pode estudá-las sem levar em conta as articulações recíprocas entre as relações sociais e as práticas empresariais”.⁷⁴ Portanto, Maria Bárbara Levy concorda com o que destacou Fernand Braudel sobre o estudo de companhias e sociedades comerciais, onde, “interessam-nos menos por si próprias do que como “indicadores”, como oportunidade de ver, para além dos seus próprios testemunhos, o conjunto da vida econômica e do jogo capitalista”.⁷⁵

Como afirmou Maria Bárbara Levy, outra questão a ser levantada é que a análise da legislação estabelecida para o funcionamento de um empreendimento econômico tem uma utilidade objetiva, pois, auxilia o entendimento de como uma empresa se constituiu em diferentes conjunturas históricas, marcadas tanto pela adaptação da lei às novas realidades econômicas e sociais quanto pela adequação da empresa às determinações dessa mesma lei.⁷⁶ Nesse sentido, vale salientar que os decretos e legislações sobre a Companhia Pernambucana

⁷² BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material*, tomo 2. Op. cit., p. 322.

⁷³ LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Secretária Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994, p.22-23.

⁷⁴ Idem, p. 27.

⁷⁵ BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material*, tomo 2. Op. cit., p. 383

⁷⁶ LEVY, Maria Bárbara. *A indústria do Rio de Janeiro*. Op. cit.

de Navegação, além da legislação geral que regulamentou a navegação de cabotagem a vapor brasileira no oitocentos, foram investigadas a partir das distintas conjunturas histórica que acompanharam o recorte cronológico da pesquisa.

Ademais, sobre a utilização de balanços e fontes de natureza quantitativa, é importante salientar que esses documentos também são suscetíveis à manipulação, assim como fontes de naturezas distintas. Cabe retomar o argumento de Teresa Marques, fazendo uma ressalva sobre a utilização de balanços. A autora reafirmou a utilidade do método da análise de balanços para a observação de informações fundamentais sobre a trajetória de uma empresa, desde que os números apresentados nos balanços sejam considerados como valores aproximados da situação patrimonial.⁷⁷ Nesse sentido, não é demais recuperar a constatação feita por Fernand Braudel acerca do estudo das grandes companhias comerciais da época moderna. Para este autor, “o historiador encontra-se aqui como um jornalista que penetrou numa área reservada, adivinha o que deve acontecer, mas raramente tem provas disso. Não faltam números, mas são ou incompletos, ou fictícios, ou ambas as coisas ao mesmo tempo”.⁷⁸

Destarte, Alisson Vaz chamou atenção para o fato de que os balanços e demonstrativos financeiros apresenta uma importância relativa, já que na maioria dos casos ou é excessivamente favorável à situação geral da empresa, ou então apresenta um quadro caótico, muitas vezes para sensibilizar as autoridades a fim de conseguir alguma vantagem fiscal. Para o autor, estes documentos devem ser usados sempre que possível com ressalvas, além de serem severamente criticados, e sempre confrontados com outros tipos de fontes, considerando-os fontes de grande interesse para a pesquisa em História das Empresas assim como “as Atas da Reunião da Assembleia dos Acionistas, que permitem um acompanhamento do conflito pelo controle da direção da empresa, e muitas vezes da real situação econômico-financeira”. Entretanto, o mesmo autor ainda sublinha que essas não são fontes comuns, “aparecendo quase sempre, quando existe uma luta aberta pela direção da empresa”.⁷⁹

Esclarecidos esses termos, é preciso salientar que as informações localizadas nos documentos produzidos pela Companhia Pernambucana de Navegação e/ou, sobre ela, não

⁷⁷ MARQUES, Teresa Cristina Novaes. O setor bancário privado carioca entre 1918 e 1945: os bancos Boaventura e Português do Brasil. Um estudo de estratégias empresariais. Rio de Janeiro, Dissertação (Mestrado em História): Universidade Federal do Rio de Janeiro/PPGHIS, 1998, p. XII.

⁷⁸ BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material*, tomo 2. Op. cit., p. 378.

⁷⁹ VAZ, Alisson Mascarenhas. História de empresa: uma abertura para a historiografia brasileira. Belo horizontes: Comunicação apresentada na XXVII Reunião Anual da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC), 1975. Disponível em: <http://www.periodicos.usp.br/revhistoria/article/download/133216/129310>

fornece informações seriais para as primeiras décadas do empreendimento, como balanços comerciais anuais da firma. A não localização desses balanços imprimiu a pesquisa a necessidade constante de buscar essas informações em fontes de natureza heterogênea, como jornais, relatórios ministeriais e provinciais. É importante mencionar também que as informações sobre a situação financeira da companhia são mais rarefeitas nos anos iniciais da firma, avolumando-se nos anos seguintes.

Diante da necessidade de confrontar o uso de balanços financeiros e de atas das assembleias dos acionistas da Companhia Pernambucana de Navegação com outros tipos de fontes, a utilização de jornais e demais periódicos foi importante a medida que possibilitou que o sentido de determinados acontecimentos⁸⁰ relacionados à empresa fosse analisado por diferentes tipos de fonte. Como destacou Gilberto Freyre, os anúncios de jornais nos transmitem informações sobre aspectos cotidianos do passado brasileiro, e não só “o pitoresco, o dramático, o único irrompe dos anúncios, mas também o comum, o que se repete, o que em certas ciências se chama o demonstrativo em contraste com o atípico”.⁸¹ Para Freyre, os anúncios de jornal constituem um material importante para os estudos sociais, “ou histórico-social em particular, prestando-se até a fazer as vezes de ‘material clínico’ para o passado”.⁸²

A intensa utilização de jornais nacionais e estrangeiros no levantamento de dados sobre a Companhia Pernambucana de Navegação foi facilitada pela existência de grandes bases de dados disponíveis no meio digital que reúnem vários acervos de periódicos e possibilitam a pesquisa cruzada de determinados termos e palavras-chave, como, por exemplo, a Hemeroteca Brasileira Digital, de responsabilidade da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, assim como, a base de dados *The Gazette Official Public Records*, formalmente a combinação de três publicações, entre elas *The London Gazette*, *The Belfast Gazette* e *The Edinburgh Gazette*.

Entretanto, vale salientar que é necessário fazer algumas ressalvas sobre a utilização de jornais como fonte histórica. Sobre o uso instrumental de jornais como fonte histórica, Eliana Dutra e Jean-Yves Mollier destacaram que essa utilização deve estar consciente da parcialidade das informações contidas nos periódicos, uma vez que se remetem à vinculação dos órgãos de

⁸⁰ Segundo Jacques Le Goff, como todo e qualquer acontecimento, ele não é criador de uma mudança, enquanto ideia de acontecimentos, todavia, ele se constituía em revelador e acelerador de um certo número de mudanças que se apresentam isoladas uma das outras. Cf. GOFF, Jacques Le. *Reflexões sobre a História*. Lisboa: Edições 70, 1999, p.25.

⁸¹ FREYRE, Gilberto. *Ingleses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*, 3ª ed. Prefácio de Evaldo Cabral de Mello. Rio de Janeiro: TOPBOOKS, 2000, p.153.

⁸² Idem

imprensa com grupos políticos e/ou grupo econômicos e sociais e revelam como as notícias veiculadas subordinam-se a interesses de grupos variados.⁸³

Sobre a utilização dos mapas estatísticos de navegação, estes documentos foram utilizados para analisarmos a configuração da navegação brasileira no período de atividades da Companhia Pernambucana. Cabe destacar que diante da impossibilidade de utilizar os dados agregados, em virtude da inconsistência demonstrada na documentação serial causa pela incompletude de algumas informações, o procedimento adotado foi trabalhar com os dados de todas as categorias de embarcações a vela e a vapor, para todos os anos e províncias que faziam parte da área de navegação da Companhia Pernambucana. Desta maneira, optamos por destacar as entradas e saídas períodos definidos para tecer algumas observações sobre as mesmas. Por sua vez, os relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha reúnem dados sobre o movimento de entradas e saídas, e através das informações fornecidas pelas Capitânicas dos portos, podemos observar algumas especificidades da navegação brasileira no momento inicial de generalização dos vapores. No entanto, a partir de 1858, o relatório deixou de informar as distinções entre as bases técnicas das embarcações no mapa demonstrativo.

O mencionado relatório passou então a oferecer números mais detalhados sobre a navegação praticada por embarcações pertencentes às províncias, deixando de publicar dados mais gerais sobre o movimento das embarcações em todo o Império, informações que passaram a figurar mais assiduamente no relatório do ministério dos Negócios da Fazenda - tanto no que se refere as embarcações empregadas no movimento da navegação de cabotagem e do longo curso quanto dados mais precisos sobre a tonelagem e a equipagem do total anual das embarcações nacionais e estrangeiras – questão que analisaremos ao longo da tese.

Depois de coletados os números representativos do movimento das embarcações de cabotagem na província de Pernambuco, foram produzidos gráficos e tabelas demonstrando a evolução do movimento da cabotagem na área que englobou a navegação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor. Entretanto, embora tenhamos produzido comparações pontuais entre as rendas da navegação de cabotagem da província de Pernambuco e os valores das cargas transportadas pela empresa em anos específicos, optamos por não comparar esses montantes para todo o período estudado, uma vez que, evitamos ensejar a produção de uma conclusão que diminuísse a monta da importância das atividades da companhia, concordando,

⁸³ DUTRA, Eliana Regina de Freitas; MOLLIER, Jean-Yves. Política, nação e edição: o lugar dos impressos na construção da vida política (Brasil, Europa e Américas nos séculos XVIII-XX). Rio de Janeiro: Annablume, 2006, p.431.

assim, com a afirmação de Fernand Braudel, de que ao compararmos “uma atividade de ponta com o volume considerável do conjunto da economia, o todo repõe a exceção na ordem a ponto de a anular”.⁸⁴

O processo de elaboração da tese foi iniciado pela redação do Capítulo 2, ‘A criação da primeira companhia de navegação a vapor em Pernambuco’, mais especificamente o segundo tópico, ‘A criação e a incorporação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor’, no qual abordei os acontecimentos que envolveram a fundação da companhia em 1853. A base documental para elaboração desse tópico é composta por decretos e leis que instituíram a companhia, aprovaram seus estatutos e regulamentaram suas atividades de navegação. Para investigar aspectos do contexto e da repercussão das atividades iniciais da companhia e de seus associados, utilizei como fonte notícias publicadas em jornais, sobretudo no periódico *Diário de Pernambuco*, além de referências bibliográficas.

Os eventos que envolveram os primeiros anos de atuação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor foram abordados na escrita do tópico seguinte, ‘A Companhia Pernambucana de Navegação Costeira a Vapor e as primeiras gestões (1854-1862)’. Como fonte para esse tópico foi utilizado além dos jornais, os relatórios da presidência da província de Pernambuco entre 1851-1862. Essa documentação revelou importantes informações sobre as atividades da empresa, pois além da descrição dos fatos mais importantes relacionados ao desempenho da companhia apresentado anualmente pelo presidente de província, os relatórios de 1857, 1859 e 1862 trazem anexados os relatórios apresentados pela diretoria da empresa nas assembleias dos acionistas. A análise da documentação e a escrita do referido tópico revelou que boa parte do capital investido na empresa estava atrelada a firmas inglesas que possuíam negócios no Brasil e na Grã-Bretanha.

Desse modo, surgiu uma nova interrogação a ser respondida pela pesquisa e que pretendeu explicar como foi caracterizada a presença de negociantes ingleses na Companhia Pernambucana de Navegação. Para tanto, a preparação do terceiro tópico do Capítulo 2 ‘Os ingleses e o financiamento da companhia’ foi estruturada a partir das fontes levantadas nos arquivos do Reino Unido – sobretudo na coleção *The British Newspaper*, com destaque para a utilização de informação envolvendo o nome da Companhia Pernambucana de Navegação, de seus navios a vapor, além de outras buscas utilizando os nomes dos sócios e firmas britânicas

⁸⁴ BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material*, tomo 2. Op. cit., p. 401.

que estiveram envolvidos com as atividades da companhia, Ainda nesse tópico pretendeu-se esclarecer aspectos da inserção social e econômica desses ingleses no Recife e também em outras praças de comércio brasileiras. Para fundamentar documentalmente essa discussão utilizei notícias levantadas nos periódicos brasileiros *Correio Mercantil* (RJ) e *Diário de Pernambuco* (PE).

A constatação da importância da influência de negociantes britânicos no financiamento das companhias de navegação a vapor brasileiras suscitou a necessidade de entender como havia se dado o processo de difusão da navegação a vapor no Brasil. Para isso, passei a investigar aspectos mais gerais que envolveram as primeiras iniciativas de promoção da tecnologia dos vapores na navegação nacional. Com esse objetivo, analisei a legislação imperial sobre a navegação a vapor, assim como referências bibliográficas que abordavam ou tangenciam o tema da navegação a vapor brasileira em meados do século XIX. Como produto dessa investigação temos a redação do tópico que abre o Capítulo 2, ‘Os primórdios da navegação a vapor no Brasil: revisando o tema’, no qual abordo as diversas iniciativas tomadas para a gradual difusão da navegação a vapor no Brasil.

Uma vez investigados os acontecimentos e propósitos que permearam a fundação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor e a promoção da base técnica do vapor na navegação brasileira Oitocentista, emergiu a inquietação de compreender o tema de modo macroscópico e assim investigar aspectos desse processo em escala mundial. Para sanar essa lacuna no entendimento da pesquisa, prossegui redigindo o tópico primeiro do Capítulo 1, ‘Uma história do desenvolvimento das modalidades e das bases técnicas da navegação’. A redação desse tópico utilizou como referência estudos sobre o desenvolvimento da navegação a vapor. Nesse sentido pretendi esclarecer alguns elementos e modalidades que envolveram as distintas categorias de navegação, resgatando o significado de eventos que envolveram o desenvolvimento e a expansão da navegação a vapor em perspectiva ampliada.

Entretanto, a exposição dessa conjuntura imprimiu a necessidade de novamente voltar-se para o entendimento de aspectos específicos envolvendo as modalidades e os elementos da navegação em Pernambuco e na área de abrangência da navegação da Companhia. Assim, investigamos o movimento de entradas e saídas da navegação de longo curso e da grande cabotagem em Pernambuco e nas províncias vizinhas através dos dados fornecidos pelos mapas de navegação publicados pela Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda e Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha.

, entre 1850-70. Com o objetivo de sintetizar essas informações redigi os tópicos, ‘1.2 A Navegação de longo curso em Pernambuco’ e ‘1.3 A Navegação de cabotagem em Pernambuco’, nos quais trabalho primeiramente com os quantitativos das embarcações envolvidas no comércio marítimo para as províncias de Alagoas, Ceará, Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte de modo agregado, ou seja, utilizando representações gráficas que demonstram o desempenho das províncias.

O terceiro capítulo se dedica a investigação do momento de transição da organização financeira e de tráfego da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, entre os anos 1860 e 1870. Nesse período, a companhia perdeu a prerrogativa do monopólio exclusivo para a navegação a vapor entre os portos de Maceió e Fortaleza. Recebeu outros incentivos financeiros como o aumento de seu capital social e das subvenções concedidas pelo governo imperial. Foi nessa época que a empresa experimentou uma fase de franca ampliação de sua zona de tráfego. O que parece contraditório, pode ser melhor compreendido pela inserção da atuação da empresa perante os movimentos de integração territorial e das rivalidades regionais brasileiras na segunda metade do século XIX. A documentação elencada para esse capítulo privilegia os registros das Falas, Mensagens e Relatórios do Presidente da Província de Pernambuco, Alagoas e Ceará (1866-1875); documentos administrativos e de expediente da companhia, como os presentes nas coleções Registros de Ofícios (1864-1875) e Companhia Pernambucana (1871-1884), depositadas no Arquivo Público do Estado de Pernambuco (APEJE); as informações sobre a trajetória da Companhia Pernambucana levantadas nos periódicos da Hemeroteca Brasileira Digital.

Sobre a redação dos capítulos, destaco ainda que na escrita do Capítulo 3, “A Companhia Pernambucana e a consolidação do empreendimento (c. 1860-c.1870)”, abordo inicialmente a atuação da empresa no contexto do fim dos monopólios que existiam sobre a navegação de cabotagem brasileira e as decorrentes rivalidades advindas da livre concorrência. No primeiro tópico, “Integração regional e rivalidades na cabotagem brasileira: a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor (c.1860-c.1870)”, a investigação prioriza o impacto da ampliação da área de navegação da companhia na cabotagem regional, assim como os subsequentes movimentos de integração e rivalidades locais desencadeadas. Destarte, no tópico seguinte, “A Companhia Pernambucana de Navegação e o Estado imperial brasileiro no contexto da abertura da navegação de cabotagem”, analiso a relação entre a atuação da empresa sob os ditames do Estado imperial brasileiro, no contexto dos anos 1860, período em que a discussão sobre a

abertura da navegação de cabotagem foi amplamente debatida nos espaços políticos. Por conseguinte, o último tópico do terceiro capítulo, “A situação patrimonial da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor (c.1860-c.1870)”, dedica-se a traçar uma análise da situação patrimonial do empreendimento no momento de sua consolidação. Para isso, utilizo e esclareço as noções de patrimônio comercial, bem como outros conceitos auxiliares.

O processo de escrita da tese contribuiu para a verificação das hipóteses iniciais propostas para solucionar o problema da pesquisa e um dimensionamento mais amplo do objeto de estudo. Assim como, foi motivadora de novas indagações que encaminharam o estudo para um maior detalhamento de seus objetivos e a consolidação de sua problemática. No caso particular da companhia, houve a necessidade de investigar o comércio marítimo de maneira mais geral, assunto que abordei nos tópicos sobre a navegação de longo curso na província de Pernambuco e demais portos alfandegados provinciais de cabotagem nas antigas capitanias anexas a Pernambuco: - em perspectiva comparativa. Em seguida foram contextualizados os primórdios da navegação a vapor no Brasil por meio da legislação e das primeiras experiências históricas com navios a vapor, tanto na navegação transoceânica quanto de cabotagem.

Sobre o financiamento do Estado brasileiro para esse tipo de empreendimento, a exemplo disso, analisei o empréstimo concedido à companhia em 1859, quando da visita do imperador às províncias do Norte. Entre os facilitadores dessa viagem, figuraram alguns dos diretores da firma que atuaram no sentido de reforçar o *lobby* para essa empreitada. A companhia inserida em uma política de Estado que ainda engatinhava no sentido de criar mecanismos que facilitassem o transporte entre as províncias brasileiras. Por isso foi necessário redigir um tópico sobre a política imperial no contexto dos anos 1860, no qual foram analisadas questões sobre a abertura da navegação de cabotagem e os debates entre as províncias, os partidos políticos e os interesses envolvidos.

No primeiro tópico do capítulo 3, tratei do tema da intergeração regional e das rivalidades na cabotagem brasileiras. Esse é talvez a parte da tese em que o caso da Companhia Pernambucana pode ser explorado pela inserção regional e os embates com as províncias vizinhas, que de alguma forma reproduziam os embates que o Recife tinha com as outras praças de comércio, como Salvador e São Luís. Nesse momento os privilégios sobre as áreas de navegação foram finalizados e as companhias passaram a competir de modo mais aberto pelas áreas de navegação. As particularidades regionais que impulsionaram essas rivalidades e que de alguma forma também participaram do início de um processo de integração regional foram

Comentado [1]: Explicar a metodologia utilizada descrever as fontes que vai usar no trabalho, além de descrever e estabelecer essa pluralidade de acervos digitais e fundos que você usa, que são muitos, acho que vale a pena chamar atenção disso na introdução também. Trabalhar as questões metodológicas e os acervos que está utilizando

ressaltadas, se é que se pode falar disso na segunda metade do século XIX, já que a noção majoritária construída pelos estudos históricos é a de que a integração regional e nacional brasileira foi somente alcançada nos meados do século XX sob o bojo do processo de industrialização brasileira.

Abordados esses aspectos, passamos a investigar a situação patrimonial da empresa. Nesse tópico final da tese, a atuação do empreendimento foi reivindicada aos moldes dos estudos de história das empresas, seja pela utilização de balanços anuais, destacando os ativos e passivos, além da evolução patrimonial e o desempenho. Essa metodologia consistiu na agregação de dados quantitativos não seriais para efeito de comparação das atividades da empresa ao longo do período estudado.

Capítulo 1 - Comércio e Navegação: elementos e modalidades no Brasil Oitocentista

1.1. Os primórdios da navegação a vapor no Brasil

*“A navegação maravilhosa de M. Andriel, a bordo do barco de vapor Elise, fixa nesse momento a atenção publica. He huma das mais felizes applicações que se pode fazer das bombas de fogo, ou máquinas de vapor, invenção sublime, e que procura dar ao homem, huma força admirável e como ilimitada”.*⁸⁵

O fragmento da notícia acima, publicada no jornal Gazeta do Rio de Janeiro, fornece um exemplo da impressão de entusiasmo que a utilização do motor a vapor na navegação suscitou nas opiniões da época. Em consonância com o movimento de generalização gradual do uso da energia a vapor em todo o mundo, medidas foram tomadas pelo governo joanino brasileiro para a difusão de melhoramentos nos meios de transportes, em geral, e na navegação, em particular. Nesse sentido, uma das primeiras medidas foi estabelecida em 3 de agosto de 1818, quando Dom João VI promulgou um decreto que concedeu a Felisberto Caldeira Brant Pontes, Pedro Rodrigues Bandeira e Manoel Bento de Souza Guimarães o privilégio para a introdução de embarcações movidas a vapor:

*“Para navegação dos rios do seu recôncavo, e tentarem mesmo o estabelecimento de Paquetes para esta Corte e Pernambuco, com duplicado fim de aumentarem consideravelmente a indústria daquela Província, e darem exemplo ás outras para a mesma introdução, requerendo-me, por este respeito, várias graças e isenções; e tomando em consideração a reconhecida utilidade deste invento e os beneficios que dele devem resultar a este Reino”.*⁸⁶

De acordo com o fragmento do decreto acima, percebe-se que havia uma clara intenção do governo em promover a difusão da navegação a vapor na cabotagem - sobretudo entre as principais praças de comércio nacionais -, iniciativa que serviria tanto para aumentar as trocas e a ‘indústria’ das províncias quanto para servir de exemplo às demais localidades. Destarte, é interessante perceber que no contexto em que esse decreto foi instaurado, o uso da expressão ‘dar exemplo’ pode inclusive insinuar que essa foi uma medida preventiva, ou de retaliação aos acontecimentos de 1817, que haviam repercutido há pouco mais de um ano em Pernambuco, uma vez que o texto do decreto informa que ‘o estabelecimento de Paquetes para esta Corte e Pernambuco, com duplicado fim de aumentarem consideravelmente a indústria daquela Província, e dar exemplo ás outras para a mesma introdução’.⁸⁷ Assim, os paquetes trariam

⁸⁵ Gazeta do Rio de Janeiro, 03.07.1816, p.1.

⁸⁶ BRASIL, Governo do. Decreto de 3 de agosto de 1818. Concede ao marechal de campo Felisberto Caldeira Brant Pontes e outros, para o estabelecimento da navegação por vapor nas costas e rios da província da Bahia. Coleção das Leis do Império. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, p. 77.

⁸⁷ Sobre os eventos e antecedentes da hoje bicentenária Revolução Pernambucana de 1817, Evaldo Cabral de Mello ressaltou que ‘não podendo a Corte, refém do tratado de comércio com a Inglaterra, aumentar os impostos de

benefícios tanto para a reconhecida utilidade dos interesses comerciais quanto para os interesses políticos, no sentido de que viria a facilitar a comunicação e a presença do governo da Corte do Rio de Janeiro em todo o Império.

Dessa forma, o governo imperial luso-brasileiro (até 1821), depois, o governo imperial e provincial brasileiro, após 1822, passou a promover medidas que incentivassem a difusão de melhorias nos meios de transportes do Brasil.⁸⁸ A primeira tentativa nesse sentido foi feita em 1819, quando Felisberto Caldeira Brant de Oliveira Horta, futuro Marquês de Barbacena no Império brasileiro⁸⁹, mandou trazer da Inglaterra um motor a vapor que foi adaptado a uma embarcação que havia sido construída no estaleiro da Preguiça, na cidade de Salvador, Bahia.

90

O vapor Cachoeira fez a primeira viagem em 4 de outubro de 1819, navegando pelo Rio Paraguaçu, entre as cidades de Salvador e Cachoeira da Bahia, “levando a bordo o governador Conde de Palma, o marques e seus sócios nessa empresa e outras notabilidades sociais nesta época”.⁹¹ Apesar da viagem inaugural, a empreitada não gerou uma iniciativa regular de navegação a vapor, uma vez que, anos depois, a embarcação ficou deteriorada e foi abandonada, sendo posteriormente colocada a pique pelos soldados do general Inácio Luís Madeira de Melo, comandante das tropas portuguesas que combatiam na Guerra de Independência da Bahia, e desafeto de Caldeira Brant.⁹²

importação, onerou-se a produção de açúcar e do algodão. Às vésperas do movimento de 1817, a carga fiscal de Pernambuco compunha-se de quatro categorias: os impostos devido a El Rei, por toda a colônia para custear a guerra holandesa; as antigas taxas donatórias que continuavam a ser cobradas mesmo após a transformação da capitania donatária em capitania real, e (...) por fim os tributos exigidos a partir da instalação da Corte no Rio, com a contribuição anual dos 40 mil cruzados para a reconstrução de Portugal, o imposto sobre o algodão, equivalente a 10% do seu valor (...) e a imposição destinada à iluminação pública do Rio, que se tornou o símbolo da espoliação fiscal aos olhos da gente da terra, e a manutenção da Junta de Comércio ali erigida.” In: MELLO, Evaldo Cabral de. *A outra Independência: o federalismo pernambucano de 1817 a 1824*. São Paulo: Editora 34, 2004, p. 30-31.

⁸⁸ Durante o período Joanino de 1808 a 1821, a ênfase era no Estado do Brasil. Depois de 1822, com a independência, a ênfase no Império do Brasil, com todos os problemas da construção do estado nacional brasileiro, principalmente nos conturbados períodos do primeiro Reinado e Regencial. MATTOS, Ilmar Rohloff de. O gigante e o espelho. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (Org.). *O Brasil Imperial (1831-1870)*. v.2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

⁸⁹ A respeito do Marquês de Barbacena cf. PEIXOTO, Rafael Cupello. *O Marques de Barbacena: Política e Escravidão na sociedade imperial (1796-1837)*. Tese (Doutorado em História). Rio de Janeiro: IFCH/UERJ, 2018.

⁹⁰ SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. Uma contribuição à História dos transportes ...op. cit., p.67 e 38.

⁹¹ AGUIAR Antonio Augusto de. Vida do Marquez de Barbacena. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896, p.19.

⁹² SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. Uma contribuição à História dos transportes ...op. cit.; AGUIAR Antonio Augusto de. Vida do Marquez de Barbacena ...op.cit..

Após essa primeira experiência de utilização do motor a vapor na navegação em águas brasileiras, anos se passaram até a formulação de um conjunto de iniciativas destinadas à generalização da navegação a vapor. Durante a Regência, incentivos foram apresentados sob a forma de decretos do poder legislativo que concederam privilégios e monopólios para particulares e companhias responsáveis pela prestação do serviço. Cabe salientar inclusive que a intenção governamental de promover o uso da energia a vapor manifestou-se inicialmente na modalidade da navegação fluvial.⁹³

Nesse sentido, destacamos o decreto nº 34 de 26 de agosto de 1833, a partir do qual o governo central autorizou a concessão de privilégio exclusivo por dez anos ao negociante hamburguês, estabelecido em Sabará, Guilherme Kopke, para a exploração da navegação a vapor no rio das Velhas, o principal afluente do Rio São Francisco⁹⁴. Dois anos depois, foi promulgado o decreto nº 24 de 17 de setembro de 1835, que entre outras medidas autorizou o privilégio exclusivo por tempo de 40 anos “a companhia denominada Rio Doce – ou a outra companhia na falta dessa, para navegar por meio de barcos de vapor, não só aquele rio, como também diretamente entre aquele rio e as capitais do Império e da Bahia”.⁹⁵

Além dos referidos decretos que condicionaram o empreendimento de promover a regularidade da navegação a vapor à concessão de um monopólio, medidas mais gerais de regulamentação para a organização da navegação a vapor no Brasil também foram tomadas, por exemplo, o decreto nº 60 de 8 de outubro de 1833, quando ficou o governo central apto para contratar companhias nacionais ou estrangeiras que prestassem o serviço de navegação a vapor nos rios e baías do Império. Este ato legislativo evidenciou o desejo do Estado imperial brasileiro de difundir o emprego de embarcações a vapor por meio da iniciativa de particulares.

No ano seguinte, o decreto nº 32 de 6 de março concedeu à Companhia de Nictheroy o privilégio exclusivo por dez anos para a navegação por meio de barcos de vapor em todas as

⁹³ A respeito da governabilidade da Regência e o poder da Assembleia Geral cf. BASILE, Marcello. O Império em construção: projetos de Brasil e ação política na Corte regencial. Tese (Doutorado em História Social). Rio de Janeiro: PPGHIS-UFRJ, 2004

⁹⁴ No ano seguinte, Kopke conseguiu a ampliação da concessão para navegar o Rio São Francisco. Cf. MACHADO, Fernando da Mata. Navegação no Rio São Francisco. Rio de Janeiro: Topbooks.2002; GODOY, Marcelo M. e CRAVO, Têlio Anísio. Por estradas e caminhos no interior do Brasil oitocentista: viajantes e o desenvolvimento da infraestrutura de transportes de Minas Gerais. http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2010/D10A020.pdf

⁹⁵ A respeito da Companhia e da navegação do rio Doce conferir ESPINDOLA, Haruf Salmen. A Navegação do Rio Doce: 1800-1850. Navigator, subsídios para a História da Marinha. vol. 3, nº 5, p. 50-72. http://revistanavigator.com.br/navig5/art/N5_art4.pdf

linhas da Província do Rio de Janeiro. Sobre essa empresa, Renato Leite Marcondes informou que no Almanaque Laemmert de 1844 foi mencionado que a companhia de Niterói detinha um capital de 250 contos e que seus horários de operação das barcas consistiam nos seguintes: “todas as horas, desde as 6 da manhã até as 7 da tarde”.⁹⁶

Em relação à navegação costeira, o decreto de 22 de abril de 1836 aprovou o contrato celebrado entre o governo regencial e João Tarrand Thomaz para o estabelecimento de paquetes de vapor, entre a Corte e os principais portos do Império ao Norte. No dia 9 de maio de 1837 foram aprovados os estatutos da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, que foi autorizada a promover a ligação marítima entre a capital do Império e os portos do Norte, até o Pará. Como destacou Almir El-Kareh, essa foi a primeira empresa brasileira de navegação a vapor de longo curso com área de abrangência nacional e regularidade nas operações.⁹⁷

Ainda segundo El Kareh, além da busca para aprimorar a circulação de mercadorias e a comunicação geral, havia o interesse em integrar politicamente e administrativamente as províncias em um momento conflituoso sob a égide do governo central durante a ameaça de ruptura institucional do período regencial⁹⁸. Conclusão semelhante foi feita também por Marcos Sampaio, em estudo sobre a Companhia Bahiana de Navegação, onde o autor afirmou que

“No caso específico da Província da Bahia, havia ocorrido uma série de conflitos regências, muitos com cunho federalista. Assim, o surgimento da Companhia Bahiana neste período, vai além das motivações econômicas (...) existindo motivações também de ordem política e social. Tratava-se então de uma estratégia do governo da província para auxiliar o governo imperial na busca pela paz e unificação de todo o território nacional através da utilização dos vapores para a finalidade de conter as insurreições”⁹⁹

Desta maneira, as evidências esclarecem que nas iniciativas tomadas para promover a navegação a vapor, havia o interesse de integrar regionalmente o Brasil. Entretanto, deve-se ter em consideração que tal processo de integração teria se intensificado no período posterior, sobretudo a partir de 1850, quando as ferrovias surgiram para dinamizarem também os transportes terrestres.¹⁰⁰ Mesmo assim, é importante lembrar que considerando as condições do

⁹⁶ MARCONDES, Renato L.O mercado brasileiro. Op. cit., p. 150.

⁹⁷ EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. *História Econômica & História das Empresas*, vl.2, 2002, p. 12

⁹⁸ EL-KAREH, op. cit., p.18; BASILE, op. cit.

⁹⁹ SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz Sampaio. Uma contribuição à História dos transportes no Brasil: A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894). Tese (doutorado em História Econômica). São Paulo: PPGHE/USP, 2006, p. 71

¹⁰⁰ IGLESIAS, Francisco. “Vida política, 1848-1866”. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (org.) *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo II – O Brasil Monárquico, 5º vol., Reações e Transações, 8ªed. Rio de Janeiro, 2004,

Império brasileiro, a topografia do país, sua extensão e a dificuldade das comunicações, a defesa de um governo forte e centralizado se desdobrava na defesa da necessidade de integração territorial.¹⁰¹

Em contrapartida ao que foi verificado na navegação de cabotagem, os primórdios da navegação transoceânica a vapor no Brasil remontam de meados dos anos 1840 e apresentam intrínseca relação com a ampliação da inserção da economia nacional no mercado mundial que se fazia sentir, entre outros fatores, pela necessidade de promover maior regularidade e agilidade tanto a navegação quanto ao comércio exterior brasileiro.

Em 1846, a embarcação *Antilope* fez a primeira viagem da Inglaterra para o Brasil em um navio a vapor.¹⁰² A viagem da *Antilope* teve início na cidade de Liverpool e chegou no porto do Recife 27 dias após a partida, em 10 de outubro de 1846. Seguindo para Salvador e Rio de Janeiro, o navio retornou para Liverpool em 18 de novembro daquele ano.¹⁰³ Essa viagem inicial trouxe passageiros e fazendas consignadas à firma inglesa Rostron & Dutton, negociantes de grosso trato britânicos atuantes nas praças de comércio do Recife, Rio de Janeiro e Salvador e, como veremos a diante, foram também sócios fundadores e incorporadores da Companhia Pernambucana a Vapor.¹⁰⁴

Outra importante viagem transatlântica a vapor para o Brasil ocorreu alguns anos depois em virtude da inauguração de um serviço postal e de transporte de passageiros entre o Brasil e a Inglaterra. O navio inglês *Teviot* zarpou do porto de Southampton em 9 de janeiro de 1851 e aportou no Recife após 23 dias de viagens, em 1 de fevereiro, realizando escalas anteriores em Lisboa, Ilha da Madeira e Canárias, seguindo para Salvador e Rio de Janeiro.¹⁰⁵ Segundo Thiago Mantuano, a diplomacia brasileira atuou junto ao governo inglês para que a empresa *Royal Mail Steam Packet* operasse uma linha com prioridade para o transporte de correspondência.¹⁰⁶ Eugene Ridings, por sua vez, reforçou a importância dos grupos de interesses econômicos que

p. 47.

¹⁰¹ MATTOS, Ilmar Rohloff de. O tempo Saquarema. São Paulo: Editora HUCITEC, 1987, p. 202.

¹⁰² Porter to Foreign Office, Salvador, Nov, 11, 1846, PRO/FO 13/239, fl.223. Apud RIDINGS, op. cit., p.252

¹⁰³ Gazeta Oficial do Império do Brasil, 19.10.1846, p.4; Diário de Pernambuco, 12.10.1846, p.3.

¹⁰⁴ Sobre as firmas associadas à Richard Rostron e seus negócios no Brasil, Cf.: DOURADO, Bruna I. M. A presença inglesa na cabotagem brasileira: o caso da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira a Vapor (c.1850 – c.1860). Niterói: Revista Cantareira, 29ªed. (jul.-dez.) 2018

¹⁰⁵ Diário de Pernambuco, 03/02/1851, p.2.

¹⁰⁶ Segundo este autor, a partir dessas negociações fora acordado, em 1850 que os governos brasileiro e inglês isentariam os seus vapores de todos os tipos de taxas mercantes e tarifas portuárias. Em troca receberiam a isenção da correspondência oficial (diplomática, financeira e militar). Cf.: MANTUANO, op. cit., p. 143

através da atuação da Associação Comercial do Rio de Janeiro, ajudaram a persuadir a *Royal Mail Steam Packet* a fim de estabelecerem viagens regulares em navios a vapor para o Brasil, tendo, por sua vez, essa viagem pioneira estabelecido um novo padrão de financiamento, já que tanto o governo brasileiro quanto o britânico subsidiaram essa empreitada.¹⁰⁷

Como ressaltou Eugene Ridings, “a introdução do navio a vapor reduziu o tempo de navegação para o Brasil e possibilitou o serviço regular de navegação, contribuindo para o crescimento do comércio brasileiro na década de 1850”.¹⁰⁸ A ideia de que a utilização de navios a vapor representou a diminuição no tempo de viagem, se comparado ao tempo gasto nas viagens realizadas em embarcações a vela, pode ser confirmada pela observação de alguns exemplos de viagens realizadas por diferentes embarcações, em um mesmo trajeto. Por exemplo, no ano de 1846, como mencionado acima, o vapor inglês *Antilope* navegou entre os portos de Liverpool e Recife durante 27 dias.¹⁰⁹ Nesse mesmo ano, o brigue inglês *Susan* realizou a mesma viagem em 42 dias.¹¹⁰ Já a barca inglesa *Elisa Johnson* navegou durante 45 dias para finalizar o mesmo percurso.¹¹¹ Por sua vez, o brigue inglês *Ocean* gastou 52 dias navegando a mesma distância.¹¹² Mesmo considerando as diferenças existentes entre os diferentes tipos de embarcações a vela e as especificidades de cada viagem transatlântica, fica evidente que o tempo de navegação em uma viagem feita por um navio a vapor era muito menor, se comparado a uma embarcação a vela.

Abaixo uma deixa para abordar a consolidação do Estado imperial brasileiro em perspectiva historiográfica:

Nos anos 1850, com a consolidação do Estado Imperial brasileiro¹¹³, o governo imperial aprovou medidas com o objetivo de incentivar a promoção de melhoramentos nos transportes por meio da promulgação de decretos e leis que visavam a organização de companhias de navegação a vapor em todo o país. O decreto n° 632 de 18 de setembro de 1851 estabeleceu regras para a organização de companhias de vapores na navegação de cabotagem. Nesse

¹⁰⁷ RIDINGS, Eugene. Business interest. Op. cit., p.252.

¹⁰⁸ Idem, p. 251.

¹⁰⁹ Diário de Pernambuco, 12.10.1846, p.3.

¹¹⁰ Idem, 31.04.1846, p.3.

¹¹¹ Idem, 09.09.1846, p.2.

¹¹² Idem, 02.11.1846, p.3.

¹¹³ A respeito da consolidação do Estado Imperial cf. MATTOS, op. cit.; CARVALHO, José Murilo de. A construção da ordem: a elite política imperial; Teatro de sombras: a política imperial. 4ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

sentido, autorizou o governo imperial a promover a organização de Companhias “a fim de empreenderem a navegação por vapor em barcos próprios, não só para transporte de passageiros e malas, mas também para condução de mercadorias”.¹¹⁴ Como informa o texto do decreto, ao passo que as companhias vindouras empreenderiam a navegação a vapor em barcos próprios, ou seja, mediante investimentos particulares, o governo pretendeu regulamentar as atividades das companhias de navegação a vapor, uma vez que ficaria autorizado a estipular

“o número de viagens, a dimensão e a força dos vapores, o preço máximo dos fretes e passagens, o número de passageiros e quantidade de cargas pertencentes ao Estado, que deverão ser conduzidas gratuitamente em cada viagem, bem como as multas, condições, e encargos que julgar úteis à polícia e facilidade da navegação de cabotagem.”¹¹⁵

Em contrapartida ao aparente controle que o governo imperial pretendia exercer sobre as atividades das companhias de navegação a vapor que operariam na cabotagem, concedeu a todas as futuras companhias prerrogativas de privilégio exclusivo de até vinte anos para a navegação por vapor.¹¹⁶ Vale lembrar que esse privilégio terminava uma zona de navegação específica a ser explorada pela companhia e o espaço comercial do monopólio.

Deste modo, estabeleceu-se uma disputa para obter as concessões e os consequentes monopólios, e assim operar essas linhas de transporte. Vale destacar que conforme foi mencionado anteriormente, as companhias de navegação a vapor criadas pelo estado imperial brasileiro seguiram a lógica de concessão de monopólios que já havia se consolidado, pois, desde as primeiras sociedades comerciais criadas sob esses moldes, as companhias dependem da concessão de um privilégio por parte do Estado. Além disso, o referido decreto estabeleceu também a abrangência da área de atuação das futuras companhias por meio de uma divisão do litoral brasileiro em sete setores:

“1º entre o porto da Cidade da Bahia e os diversos portos pertencentes às Comarcas do Sul da mesma Província; 2º entre o dito porto da Cidade da Bahia e os diversos portos da Província das Alagoas, de Maceió para o Sul, e os da Província de Sergipe e Comarcas do Norte da mesma Província da Bahia; 3º entre o porto da Cidade do Recife e os diversos portos do Sul da Província de Pernambuco; e os das Alagoas, de Maceió para o Norte, incluindo-se o de Maceió; 4º entre o dito porto da Cidade do Recife e os das Cidades da Fortaleza, Aracati, Assú, Natal, Paraíba; 5º entre o porto da Cidade de São Luiz do Maranhão e o da Cidade da Fortaleza da Província do Ceará,

¹¹⁴ BRASIL, Governo do. Decreto nº 632, de 18 de setembro de 1851. Autoriza o Governo a promover a organização de Companhias que empreendam a navegação por vapor em barcos próprios, não só para transporte de passageiros e malas, mas também para a condução de mercadorias. Coleção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Typografia Nacional. 1851, tomo XII, parte 1, p.59.

¹¹⁵ Idem, art. 2º.

¹¹⁶ Idem, art. 3º.

e hum dos portos do Rio Parnaíba mais próximos á Capital da Província do Piauí; 6º entre o porto da Cidade do Rio de Janeiro e o da Cidade da Victoria, e outras Villas da Província do Espirito Santo; 7º entre o dito porto da Cidade do Rio de Janeiro, e o de Paranaguá na Província de São Paulo, São Francisco, e Cidade do Desterro na de Santa Catharina”.¹¹⁷

É importante salientar que através do decreto acima referido, o governo imperial ficou autorizado a conceder uma garantia de 8% do capital empregado ou uma subvenção anual de valor específico, conforme a área de abrangência das Companhias e respeitando o privilégio sob setores portuário de atuação, assim distribuídos:

“á Companhia ou Companhias que emprehenderem e realisarem toda a navegação designada nos numeros 1º e 2º do dito Artigo primeiro huma subvenção annual até sessenta contos de réis nos primeiros dez annos, e até quarenta nos seguintes, ou aliás, se assim convier ás Companhias, a garantia de oito por cento do capital empregado, cujo quantitativo deverá ser fixado no contracto; estabelecendo-se o meio da verificação do seu effectivo emprego; 2º a mesma subvenção, e pelo mesmo tempo, ou aliás, a mesma garantia de juros, com as mesmas condições, á Companhia ou Companhias que emprehenderem e realisarem toda a navegação designada nos numeros 3º e 4º do dito Artigo primeiro; 3º a mesma garantia de juros, com as mesmas condições, ou aliás, a subvenção de vinte quatro contos de réis annuaes para a Companhia que emprehender e realisar toda a navegação designada no número 5º do dito Artigo; 4º a mesma garantia de juros, ou aliás, a subvenção até dezoito contos de réis annuaes para cada huma das Companhias, que emprehenderem e realisarem as navegações designadas nos numeros 6º e 7º do referido Artigo primeiro”.¹¹⁸

De modo geral, as companhias de navegação a vapor incorporadas nesse período usufruíram tanto das subvenções quanto da referida cláusula de privilégio sob a zona de navegação. Esses monopólios salientam, sob o ponto de vista de que caracterizavam a concessão de um privilégio a um grupo circunscrito de concessionários, o quanto ainda persistia nos padrões de organização comercial brasileira a herança colonial do corporativismo ibérico.¹¹⁹

No caso dos espaços urbanos abrangidos pelas possessões espanholas e portuguesas nas Américas, a criação das praças comerciais pode ser considerada uma típica manifestação da tradição corporativa ibérica no período colonial. O corporativismo presente nas tradições

¹¹⁷ Idem, art. 1

¹¹⁸ Idem, art. 3

¹¹⁹ Segundo Carlos Gabriel Guimarães, baseado em Ilmar de Mattos, a manutenção dos privilégios e monopólios, embora criticados desde os tempos da independência em 1822, fizeram parte da negociação no interior da classe dominante senhorial na consolidação do projeto saquarema do Estado Imperial Brasileiro. GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *A presença inglesa nas Finanças e no Comércio no Brasil Imperial: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Co. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Co. (1808-1840)*. São Paulo: Editora Alameda, 2012.

ibéricas foi um elemento básico na definição do papel da organização dos grupos de interesses econômicos locais. Como destacou Eugene Ridings, as lideranças das praças de comércio usufruíram de um estatuto privilegiado quando o governo imperial “discutia matérias relativas a seu campo de atuação e, em contrapartida, eram requisitadas para ajudar o governo no aconselhamento e na supervisão de questões administrativas”.¹²⁰ Entretanto, é preciso ressaltar que a relação estabelecida entre o Estado e as lideranças comerciais das praças mercantis brasileiras não foi sempre pautada na reciprocidade de interesses.¹²¹ De modo geral, cada praça de comércio tinha uma relação muito próxima ao respectivo governante da localidade. Contudo, conservavam considerável autonomia aliada aos costumeiros privilégios de reivindicação.

Podemos citar, à guisa de exemplo, o decreto inicial que autorizou a incorporação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, e que concedeu a Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque e a outros - um grupo de seletos negociantes de grosso trato da praça do Recife - o privilégio exclusivo por vinte anos para a navegação por vapor, entre o porto da cidade do Recife até o de Maceió, ao sul, e até Fortaleza, ao norte. Em seu trabalho sobre a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor, Marcos Sampaio afirmou que o governo imperial concedeu aos concessionários da Companhia Bahiana “o privilégio exclusivo por 20 anos para a navegação a vapor entre Salvador e Maceió e, também, Sergipe, além das localidades do sul da Bahia até Caravelas”.¹²²

Segundo Alcides Goularti Filho, o governo imperial brasileiro concentrou suas iniciativas para estimular o desenvolvimento dos meios de transportes concedendo privilégios de “garantia de juros, para as ferrovias, e nas subvenções, para a navegação”¹²³. Como foi destacado por José Murilo de Carvalho, as despesas econômicas correspondiam ao investimento social em capital físico.¹²⁴ Nesse sentido, entre as despesas econômicas do estado Imperial brasileiro em infraestrutura, tendo como base os relatórios e as rubricas das Secretarias

¹²⁰ RIDINGS, op. cit., p. 27 (tradução nossa).

¹²¹ A chamada Revolta da Praça do Comércio do Rio de Janeiro, ocorrida em 1821, exemplifica uma ocasião em que as tensões políticas e sociais existentes no país colocaram em desarmonia a atuação dos grupos de interesses econômicos e do Estado. cf. RIBEIRO, Gladys S. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002, p. 24; SCHULTZ, Kirsten. *Versalhes Tropical: Império, Monarquia e a Corte Real Portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821*. Tradução de Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

¹²² SAMPAIO, op. cit., p.117.

¹²³ GOULARTI FILHO, op. cit., 2010, p. 3.

¹²⁴ CARVALHO, José Murilo. *A construção da ordem: a elite imperial. Teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 251

de Estado dos Negócios do Império e dos Negócios da Agricultura, distinguiram-se por: Correios e Telégrafos, Estradas de Ferro, Navegação, além da categoria “Outros”.

Quadro 1 - Despesas econômicas do Estado Imperial brasileiro, por Itens, (1850-1881 (%))

Anos	Estradas de Ferro	Navegação a Vapor	Correios e Telégrafos	Obras Públicas	Outros	Total
1841-42	-	20,42	0,30	77,84	1,44	100,00
1845-46	-	26,21	0,57	40,30	2,92	100,00
1850-51	-	26,09	0,35	72,54	1,02	100,00
1855-56	-	28,44	0,74	63,79	7,03	100,00
1859-60	-	36,03	0,48	53,11	10,38	100,00
1865-66	23,67	20,91	10,66	29,86	14,9	100,00
1870-71	51,17	11,44	6,32	19,61	11,46	100,00
1880-81	48,53	7,85	8,38	22,32	14,05	100,00

Fonte: Balanço da Receita e Despesas do Império. In: CARVALHO, José Murilo de. A construção da ordem: Teatro de sombras ...op. cit., p. 400

As informações apresentadas no Quadro 1 demonstram que entre as despesas econômicas promovidas pelo Estado imperial brasileiro, as despesas destinadas à navegação a vapor concentraram boa parte dos investimentos, destacando-se a década de 1850, na qual representou 36,03% das despesas totais. É importante ressaltar que as rubricas de “Navegação a Vapor”, “Estradas de Ferro” e “Obras Públicas” possuíam vínculo com a promoção de infraestrutura de transporte, já que em “Obras Públicas”, se concentraram também investimentos em reformas portuárias e melhoramentos nos caminhos terrestres.

As despesas econômicas do Estado Imperial brasileiro relacionadas ao item “Estradas de Ferro” surgem nas estimativas das despesas do Império em meados dos anos 1860, superando, inclusive, a “Navegação a Vapor”. Isso ocorreu porque as ferrovias receberam tardiamente subvenções do governo imperial, uma vez que as empresas responsáveis pelas estradas de ferro foram beneficiadas por garantias de juros, diferentemente do que ocorria com as companhias de navegação a vapor, em sua maioria subvencionadas pelo Estado. Apesar das ferrovias não terem recebido subvenções diretas, a partir de 1857, o governo imperial passou a conceder aos investidores nacionais e estrangeiros uma série de benefícios que incluíam a importação subsidiada de trilhos e máquinas, gratuidade no transporte de carvão e concessões do direito de explorar as terras que circundavam a ferrovia, além da garantia de juros de 7%

sobre o custo estimado da ferrovia, o que incidiu em um risco menor de transação para os investidores, uma vez assegurado o retorno do investimento.¹²⁵

No que se tange à descrição das despesas econômicas na categoria Correios e Telégrafos, cabe salientar que se tornaram despesas recorrentes nos relatórios ministeriais a partir da década de 1840, quando foi criada a Diretoria Geral dos Correios (1844).¹²⁶ No quadro 1 acima, percebemos que houve um aumento do percentual investido neste item, entre 1865-1866, período em que repercutiu a criação da Repartição dos Telégrafos, subordinada que foi à Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas.¹²⁷ Outrossim, uma série de reformas administrativas ocorreram na Diretoria Geral dos Correios, como a instituição em 1860, da Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, órgão que assumiu grande parte das tarefas postais, incluindo a administração do serviço de correios, até então a cargo da Secretaria de Estado dos Negócios do Império.

Além disso, muitas companhias de navegação a vapor subvencionadas pelo estado Imperial brasileiro possuíam cláusulas específicas em seus contratos que previam que a empresa se obrigava a transportar as malas dos Correios. Marcos Sampaio verificou situação correlata, em seu estudo sobre a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor, afirmou que a companhia havia estabelecido um contrato com o governo central por meio do qual era “obrigada a mandar seus funcionários buscarem em terra as malas e ofícios dos Correios, assim como efetuarem a imediata entrega, inclusive de cartas avulsa”.¹²⁸ A Companhia Pernambucana estabeleceu o mesmo tipo de contrato com o governo imperial, assunto do qual trataremos melhor adiante.¹²⁹

Desta maneira, o exemplo das despesas econômicas despendidas em infraestrutura demonstra que havia o interesse do governo imperial de tornar mais eficiente os deslocamentos e a circulação de informações e mercadorias, uma vez que o mesmo investia e subvencionava esses setores. Porém, cabe mencionar que conforme salientou Ilmar Rohloff de Mattos, na década de 1850, momento em que foi construída a primeira ferrovia na Província do Rio de

¹²⁵ MATTOS, Ilmar R.de. O tempo saquarema ...op. cit., p.99-100.

¹²⁶ A respeito dos Correio conferir o trabalho de GOLDFEDER E CASTRO, Pérola Maria. Do Penny Black ao Olho de Boi: As finanças dos Correios brasileiros no contexto da reforma postal de 1842. XVII Seminário sobre a Economia Mineira. Diamantina, 2016. http://diamantina.cedeplar.ufmg.br/2016/anais/histobria/220-367-1-RV_2016_10_09_00_44_13_689.pdf

¹²⁷ MACIEL, Laura A. Cultura e tecnologia. A construção do serviço telegráfico no Brasil. In Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 21, p. 127-144, 2001, 130.

¹²⁸ SAMPAIO, op. cit. p. 76.

¹²⁹ BRASIL, Decreto n° 4.944, de 30 de abril de 1872. Aprova o novo contrato celebrado com a Companhia Pernambucana para o serviço de navegação costeira a vapor. Brasil. Coleção Leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia, 1872, p. 2783.

Janeiro, e os navios a vapor começavam a integrar com maior regularidade as capitais provinciais litorâneas à Corte, ainda era precária a estrutura de transportes no Brasil.¹³⁰

Por outro lado, o desenvolvimento da rede ferroviária empreendido pelo governo imperial brasileiro demonstrou que houve uma grande desigualdade na comparação entre a construção das estradas de ferro no Sul e no Norte do Brasil. De acordo com Evaldo Cabral de Mello, em 1871, “o Brasil dispunha de 820 Km de ferrovias, das quais 33% correspondiam a estradas nortistas”.¹³¹ Anos mais tarde, “em 1889, a rede ferroviária nacional dispunha de 8.930 km, mas a participação nortista achava-se reduzida a 26 %”.¹³² A desigualdade regional experimentada entre o Norte e o Sul do Brasil oitocentista no quesito estradas de ferro foi tão latente, que neste mesmo ano, as províncias do Maranhão e do Piauí “não dispunham de um único quilometro de ferrovia e o governo imperial consolava-os apontando-lhes a riqueza de sua rede fluvial, mas fazendo muito pouco pela desobstrução de seus rios”.¹³³

Enquanto a estrada de ferro tardou severamente para se consolidar como uma alternativa aos meios de transportes tradicionais nas províncias do Norte do Brasil, a navegação de cabotagem permaneceu sendo um importante meio de integração regional, de modo que a navegação feita em navios a vapor engendrou um elemento responsável por intensificar e dinamizar tanto a circulação e o comércio marítimo quanto os mercados regionais. Desta maneira, fica aparente a necessidade de investigar quais categorias podem ampliar a compreensão dos usos e significados do que foi a navegação de cabotagem Oitocentista no Brasil.

Nos ‘Mapas Estatísticos do Comércio e da Navegação do Império do Brasil, com suas províncias e países estrangeiros’, as notas preliminares da introdução do documento definem duas modalidades de navegação. A *navegação geral de longo curso*, definida pelo movimento da navegação direta para os portos estrangeiros, desempenhada tanto por embarcações estrangeiras quanto nacionais e a *navegação especial de cabotagem*, apresentada como o movimento da navegação exclusivamente nacional entre as províncias do Império, e dos portos do interior das mesmas províncias.¹³⁴ É importante salientar que a Coleção de Mapas

¹³⁰ MATTOS, Ilmar Rohloff de. O tempo Saquarema. Op. cit., p. 34.

¹³¹ MELLO, Evaldo Cabral de. O Norte Agrário e o Império (1871-1889). 2ª.ed. Rio de Janeiro: TOPLIVROS, 1999, p. 192.

¹³² Idem.

¹³³ Idem.

¹³⁴ BRASIL, *Coleção dos Mapas Estatísticos do Comércio e da Navegação do Império do Brasil* com suas províncias e países estrangeiros no ano financeiro 1849-1850, Rio de Janeiro, Typografia Nacional, 1855. Paginação irregular.

Estatísticos do Comércio e da Navegação do Império do Brasil, começou a ser publicada em 1841, mas, somente em 1845, se tornou uma publicação incorporada à Proposta e Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda.¹³⁵

A navegação de longo curso corresponde a uma modalidade vinculada ao comércio internacional, empregando-se embarcações estrangeiras e nacionais. Ao passo que a navegação de cabotagem, modalidade relacionada ao comércio interno e aos mercados regionais, manteve-se um monopólio nacional até meados da década de 1860, quando foram aprovados decretos governamentais que propunham o fim do monopólio nacional da navegação da cabotagem.¹³⁶

Os adjetivos ‘geral’ e “especial”, atribuídos à navegação de longo curso e de navegação de cabotagem, refletiam as atribuições comerciais de cada uma das categorias de navegação. A *navegação geral de longo curso* compreendia o comércio geral de importação dos gêneros e mercadorias de produção e manufatura estrangeiras importadas de fora do país - ou por meio de baldeação e reexportação de algum porto nacional, despachados para consumo nas alfândegas, inclusive a exportação dos mesmos gêneros diretamente despachados para fora do Império, como também os de origem estrangeiro, pagos os direitos de consumo.¹³⁷

Por sua vez, a *navegação especial de cabotagem* compreendia o comércio especial de todos os gêneros de produção ou manufatura nacional importados das províncias. Ademais, a *navegação especial de cabotagem* abrangia inclusive as mercadorias estrangeiras que já haviam sido despachadas para consumo e que eram introduzidas com carta de guia nos portos nacionais. Além disso, a navegação especial de cabotagem incluía também o comércio especial de exportação de gêneros nacionais navegados de uma para outra província, bem como das mercadorias estrangeiras expedidas para portos nacionais¹³⁸.

Desde o início da década de 1850, a Proposta e Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda divulgou anualmente dados sobre a navegação em suas distintas modalidades na forma dos quadros da navegação de *longo curso*, da navegação *de cabotagem* entre as Províncias do Império, além da navegação *entre o Brasil e o Rio da Prata*.¹³⁹ Em

¹³⁵ BARCELOS, Fábio. *A Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda e o Tesouro Nacional*. [Recurso eletrônico]. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional. Publicações históricas; 103. Cadernos Mapa; n°6, Memórias da Administração Pública Brasileira, 2014, p.152.

¹³⁶ RIDINGS, Eugene. *Business interest groups* ...op. cit.; EL-KAREH, Almir Chaïban. *A Companhia de Paquetes*. Op. cit; GOULARTI FILHO, Alcides. *Abertura da navegação de cabotagem*. Op. cit.

¹³⁷ BARCELOS, Fábio. *A Secretaria de Estado* ...op. cit., p.153

¹³⁸ Idem.

¹³⁹ BRASIL, Ministério da Fazenda. *Proposta e Relatório apresentados à Assembleia Geral Legislativa na terceira sessão da oitava legislatura pelo ministro e secretário d"Estado dos negócios da Fazenda Joaquim José Rodrigues Torres*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1852, p. N47.

relação a constituição do *Mapas demonstrativos das embarcações mercantes nacionais e estrangeira que nos portos das Províncias do Império*, por sua vez, publicados anualmente pelo Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, devemos salientar que ambos documentos distinguem os quantitativos das três categorias de navegação: a navegação de longo curso, a navegação de grande cabotagem entre as Províncias do Império e a navegação (tráfego) dos Portos e Rios.¹⁴⁰

Esclarecidas as principais categorias conceituais, e também recuperado o sentido de alguns termos analíticos, é importante observar as diferenciações entre as tecnologias empregadas na navegação, tanto diante dos diferentes tipos de embarcações a vela quanto no que se refere ao gradual crescimento da presença de navios a vapor, em perspectiva histórica. Tal constatação possibilita a compreensão de que as duas forças motrizes, vela e vapor, combinaram-se gradualmente no movimento das embarcações que partiam e chegavam aos portos brasileiros, na segunda metade do século XIX.

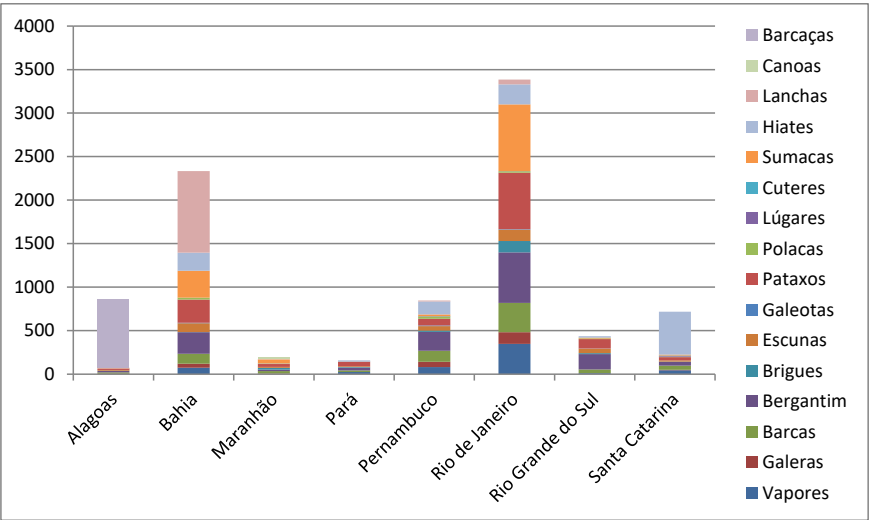
Os dados fornecidos pela Capitania dos Portos da Corte à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha referem-se aos totais das entradas de embarcações por província, informando a base técnica da embarcação (vapor e vela), e no caso das embarcações a vela, distingue ainda o tipo de embarcação. É importante mencionar que o número de embarcações distintas aumentou, passando de 12 para 15 categorias diferentes, evidenciando uma tendência de diversificação das categorias náuticas. Não sendo possível trabalhar com os dados agregados de todas as categorias de embarcações a vela, para todos os anos e províncias, optamos por destacar as entradas dos referidos anos para tecer algumas observações sobre as mesmas.

No Gráfico 1, se olharmos para os totais das embarcações entradas nos portos das províncias, entre 1853 e 1857, podemos perceber que em 1853, os portos do Rio de Janeiro, Bahia, Alagoas e Pernambuco apresentaram respectivamente os maiores quantitativos gerais de entradas. Já em 1857, no Gráfico 2, os maiores totais de entradas foram verificados para as províncias do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Rio Grande do Sul. Na província do Pará, em 1853, o tipo de embarcação a vela que mais aparecem nas entradas foram os bergantins e patachos. No Maranhão, as sumacas e canoas representaram cerca de 40% das entradas no

¹⁴⁰ Além dessas três categorias, foi verificada ocasionalmente a incidência de outras categorias, por exemplo, em 1857 contabilizou-se a categoria 'Pescarias'. BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório do anno de 1857 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na segunda sessão da décima legislatura pelo ministro e secretário d"Estado dos negócios da Marinha José Antônio Saraiva. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1858, p. TU

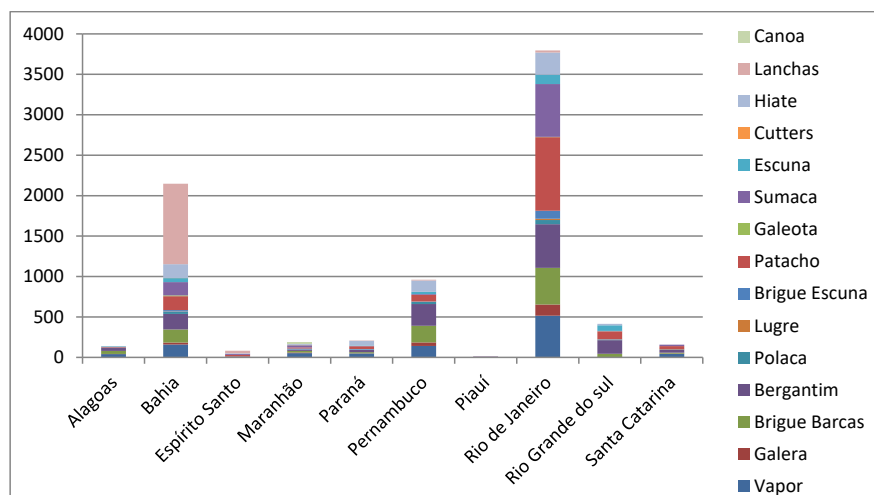
mesmo ano. Para a província de São Paulo, os tipos de embarcações mais incidentes foram os vapores e os brigues. Em Santa Catarina percebe-se o grande quantitativo de hiates e vapores. No Rio Grande do Sul, os brigues e patachos representaram quase dois terços do total de entradas das embarcações a vela para aquele ano.

Gráfico 1: Embarcações mercantes nacionais e estrangeiras entradas nos portos das províncias abaixo mencionadas no ano de 1853;



Fonte: BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da oitava legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos negócios da Marinha Zacarias de Góis e Vasconcelos a. Rio de Janeiro, Tipografia A. & L. Navarro, 1853, p. N14.

Gráfico 2: Embarcações mercantes nacionais e estrangeiras entradas nos portos das províncias abaixo mencionadas no ano de 1857.



Fonte: BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório do anno de 1857 apresentado à Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da décima legislatura pelo ministro e secretário d"Estado dos negócios da Marinha José Antônio Saraiva. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1858, p. T-X

Entre os portos que apresentaram os maiores quantitativos para 1853, cabe destacar que o porto do Rio de Janeiro obteve os maiores totais individuais e a maior diversidade de tipos de embarcações a vela no movimento de entradas. Entre as categorias de embarcações a vela, os totais mais expressivos foram os brigues e as sumacas, além dos vapores.

Sobre as embarcações a vela que chegaram ao porto do Rio de Janeiro, essas representaram cerca de 43% do total de todas as províncias examinadas no ano de 1853. Já as entradas de navios a vapor, a situação do porto carioca foi ainda mais centralizadora, e no ano de 1853, concentrou 72% das entradas de vapores em todas as províncias. No que se refere ao movimento geral de embarcações entradas naquele ano, cabe frisar que o Rio de Janeiro concentrou mais de 44% do total de entrada. No gráfico 2 verificamos que foi mantida a concentração dos maiores totais de embarcações entradas no Rio de Janeiro, apesar da diminuição da concentração em relação aos vapores. Em 1857, o porto carioca concentrou também 44,5% do total de entradas de embarcações, além de 43 % do total de barcos a vela e 51 % das entradas de vapores, dentro do total geral do movimento de entradas.

No estudo realizado sobre a estrutura portuária e a navegação na Baía de Guanabara entre os anos 1830-1850, Edilson Santos Junior constatou que o investimento em um barco a vapor demandava um fluxo de capital que ainda podia despertar receio entre negociantes e

comerciantes cariocas.¹⁴¹ Como afirmou Thiago Mantuano em pesquisa sobre as operações portuárias cariocas no século XIX, os vapores transatlânticos possuíam linhas em frequências previsíveis desde a década de 1850. Entretanto, no caso da cabotagem a vapor, que havia sido introduzida pela Companhia de Paquetes, desde a década de 1830, as linhas nacionais conheceram regularidade apenas na década 1860, quando as companhias fundadas, na década anterior, atingiam o estágio de maturação do seu investimento, e as subvenções estatais tornaram-se regra.¹⁴²

Ainda sobre o gráfico 1 (pg.57), o total das entradas das embarcações no porto de Salvador, Bahia, representaram cerca de 23% do total de todas as províncias analisadas, fazendo com que fosse a segunda com maior movimento de entrada de embarcações, além de apresentar a segunda maior diversidade de categorias de embarcações à vela entradas no ano de 1853. Ao passo que no gráfico 2, ano de 1857, a província da Bahia seguiu concentrando cerca de 25% do total geral do movimento de entradas. No caso dos vapores, foram expressivos os totais apresentados pela província baiana que representaram cerca de 17% das entradas de vapores em todas as províncias. Na Bahia, entre os navios a vela, gráficos 1 e 2, houve um percentual destacado de lanchas, assim como de bergantins. Cabe salientar que Marcos Sampaio, caracterizando o porto de Salvador durante o século XIX, destacou que:

As características geográficas mencionadas sobre seu porto constituíram-se em um atrativo à navegação, mas nem tudo era perfeito. As embarcações que adentravam tinham que tomar precauções principalmente no que se refere ao intenso movimento de barcos dos mais variados tamanhos e tipos (...) principalmente se a embarcação fosse movida à vela, pois moviam-se com menor velocidade e dependiam das ações dos ventos para realizar manobras.¹⁴³

No tocante a província de Alagoas, chama atenção sua posição entre as três províncias que manifestaram o maior total de embarcações entradas em 1853. Além disso, foi verificado que o tipo de embarcação mais incidente da navegação alagoana naquele ano foi a barcaça¹⁴⁴,

¹⁴¹ SANTOS JUNIOR, Edilson Nunes. Sobre as águas da Guanabara: Transporte e Trabalho no Rio de Janeiro do século XIX (1835-1845), Dissertação (Mestrado em História Social): Universidade Federal Fluminense, 2016. p.72.

¹⁴² FONSECA, Thiago Vinícius Mantuano da. Entre a Navegação e a Operação Portuária no Século XIX. Dissertação (Mestrado em História): Universidade Federal Fluminense, 2016, p.137.

¹⁴³ SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz Sampaio. *Uma contribuição à História dos transportes no Brasil: A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. Tese (doutorado em História Econômica). São Paulo: PPGHE/USP, 2006, p.64.

¹⁴⁴ Sobre a utilização de barcas, jangadas e canoas como os tipos mais comuns de embarcação da navegação do Nordeste Oriental brasileiro desde o período colonial, conferir: FREYRE, Gilberto. *Nordeste: aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil*. São Paulo: Global Editora, 2014; MELLO, Evaldo Cabral de. 'A cabotagem no Nordeste Oriental'. In: _____. *Um imenso Portugal: História e*

que concentrou mais de 90% do total das embarcações entradas nesse ano. A partir de 1854, o relatório da Secretaria dos Negócios da Marinha não mais contabilizou o total das barcas nos mapas de movimento das embarcações. Desse modo, o total geral apresentado pela província diminuiu expressivamente no ano seguinte. Como destacou Alessandro Gomes sobre a estrutura portuária dessa região,

a maior utilização das barcas em relação a outros tipos de embarcações decorria de sua quilha em formato de prato que tirava partido das restrições geográficas da região e conseguia integrar os percursos marítimos e fluviais.¹⁴⁵

No caso de Pernambuco, a província apresentou números expressivos em relação ao movimento de entradas nos anos de 1853 e 1857, representando 11% do total das embarcações. Os quantitativos das embarcações a vela indicam que os totais da província representaram cerca de 12% do total para essa categoria de navegação, sendo os bergantins hiates e brigues as embarcações a vela mais incidentes entre as entradas do porto do Recife. Para a categoria dos navios a vapor em 1853, Pernambuco foi a segunda província com o maior número de entradas de vapores, perfazendo 14% do total de navios a vapor, atrás apenas dos 60% equivalente a província do Rio de Janeiro. O porto do Recife também apresentou um expressivo número de entradas de embarcações, assim como de variedade entre os tipos de embarcações entradas em seu porto.

Sobre as características que diferenciam as embarcações a vela com maior incidência entre todos os portos provinciais, o brigue foi um tipo de veleiro dotado de casco fino, com dois mastros e velas de entremastros triangulares, utilizado tanto como navio militar como de transporte de mercadorias_ Figura 2. Já o patacho, outro tipo de veleiro de dois mastros, dispunha de gurupés (tipo de mastro fixo), com velas de proa e de entremastro, além de um velame redondo ou vela latina quadrangular. Esse foi um tipo de embarcação muito comum no transporte marítimo de mercadorias no século XIX_ Figura 3.

Outros dois tipos bastante relevantes dentro das categorias de embarcações a vela foram os hiates e as sumacas. O hiate (ou iates) oitocentista possuiu a característica de apresentar vela de mastreação constituída de gurupés e dois mastros móveis, em geral inteiriços, com velas

historiografia. São Paulo: Editora 34, 2002.

¹⁴⁵ GOMES, Alessandro Filipe Menezes. *Das docas de comércio ao cais contínuo: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos*. Tese (doutorado). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2016, p. 113.

latinas quadrangulares e gafetopes (tipo de mastro espigado que se liga a vela) _ . Figura 4. A sumaca, por sua vez, foi uma embarcação de origem holandesa utilizada amplamente desde o século XVI no comércio marítimo. As sumacas oitocentistas podiam transportar entre 20 e 100 toneladas de carga média, o que fez com que esta fosse uma embarcação muito utilizada na cabotagem. Sua configuração era composta de um mastro de vante e respectivo mastaréu feito de uma só peça.¹⁴⁶

Portanto, podemos concluir que os tipos de barcos a vela eram os mais diversos e a diferença entre essas embarcações estava no tamanho e na tonelagem, além do número de velas, suas categorias e a disposição de seus mastros, uma vez que foram destinadas tanto a navegação de cabotagem quanto de longo curso, assim como também a navegação fluvial e lacustre.

Apresentados os distintos e variados tipos de embarcações a vela, consideraremos agora os navios a vela como uma única categoria de embarcação em contraponto à presença dos vapores. Assim, agregamos os totais de embarcações entradas nas províncias de Alagoas, Bahia, Maranhão, Pará, Paraná, Pernambuco, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo para os anos em que temos a informação sobre a natureza da base técnica (vela e vapor). É importante mencionar que no quadro a seguir, mantivemos somente a distinção entre as categorias **vapor** e **vela**, apesar do documento mencionar as diferenciações dentro da navegação a vela, informando o total de embarcações para cada um dos tipos navios a vela, por ano, como discutimos acima.

Desta maneira, podemos estabelecer algumas observações gerais sobre esses dados. Entre as províncias elencadas, aquelas que apresentaram os maiores quantitativos de entradas de embarcações a vela e a vapor foram em ordem decrescente: Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Maranhão, Paraná, Pará e São Paulo.

Cabe salientar que, conforme foi demonstrado no Quadro 2 abaixo, no caso da província do Paraná, os relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha passaram a referenciar o movimento da navegação desta província a partir de 1854, quando ocorreu sua emancipação política em relação à província de São Paulo¹⁴⁷. Além disso, o referido relatório também fez uma advertência para explicar a ausência dos dados de Pernambuco, nos anos 1852

¹⁴⁶ Sobre os tipos de barcos e navios empregados no comércio marítimo, cf: <http://www.naufragiosdobrasil.com.br/guiaembarcacoes> e <http://www.nauticurso.com.br/embarcacoes.html>

¹⁴⁷ Sobre a emancipação política do Paraná, cf. PRIORI, Angelo; POMARI, Luciana Regina; AMÂNCIO, Sílvia Maria; IPOLITO, Verônica Karina. *História do Paraná: séculos XIX e XX*. Maringá: EDUEM, 2012.

e 1855; São Paulo, nos anos 1853, 1855 e 1857; Pará, em 1857, pelo fato de que as Capitâneas dos Portos destas províncias não haviam enviado a tempo seus relatórios para a Capitania dos Portos da Corte.

Ano	AL		BA		MA		PA		PR		PE		RJ		RS		SC		SP		Total
	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	
1852	0	795	5	1801	0	225	23	119	–	–	–	–	353	3265	3	501	44	617	64	159	7874
1853	0	792	75	2250	0	194	25	132	–	–	81	764	349	3038	12	427	44	631	–	–	8814
1854	6	69	102	1536	44	218	7	100	13	158	99	750	404	3326	5	407	33	699	93	218	8287
1855	3	60	58	1570	48	216	9	88	14	175	–	–	432	3512	12	463	38	653	–	–	7351
1856	14	84	154	1454	47	203	6	72	41	189	110	676	376	3244	3	387	45	546	–	–	7651
1857	10	128	159	1988	53	142	-	–	49	151	141	789	515	3309	5	410	43	568	–	–	8460

Quadro 2: Movimento das embarcações a vapor e a vela entradas nos portos das províncias (1852-1857)

AL: Alagoas; BA: Bahia; MA: Maranhão; PA: Pará; PR: Paraná; RJ: Rio de Janeiro; RS: rio Grande do Sul; SC: Santa Catarina; SP: São Paulo
 Fonte: BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório do anno de 1852 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da oitava legislatura pelo ministro e secretário d"Estado dos negócios da Marinha Zacarias de Góis e Vasconcelos a. Rio de Janeiro, Tipografia A. & L. Navarro, 1853 (outros anos)

Ano	AL		BA		MA		PA		PR		PE		RJ		RS		SC		SP		Total
	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	Vapor	Vela	
1852	0	253	0	2050	0	253	21	102	–	–	–	–	376	3197	3	479	44	624	61	156	8342
1853	0	787	75	2160	1	200	24	124	–	–	77	807	339	3089	14	471	43	639	–	–	8921
1854	6	72	113	1599	41	213	7	91	13	135	99	724	407	3299	4	301	33	708	93	160	8120
1855	3	60	58	1570	48	216	7	90	14	175	–	–	432	3482	12	459	38	653	–	–	7540
1856	11	80	139	1614	48	205	6	75	41	192	80	602	382	3280	4	370	46	565	–	–	7711
1857	37	109	153	1975	52	140	–	–	18	195	133	640	303	3217	5	411	43	589	–	–	8115

Quadro 3: Movimento das embarcações a vapor e a vela saídas nos portos das províncias (1852-1857)

AL: Alagoas; BA: Bahia; MA: Maranhão; PA: Pará; PR: Paraná; RJ: Rio de Janeiro; RS: rio Grande do Sul; SC: Santa Catarina; SP: São Paulo
Fonte: BRASIL, Ministério da Marinha. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da oitava legislatura pelo ministro e secretário d"Estado dos negócios da Marinha Zacarias de Góis e Vasconcelos a. Rio de Janeiro, Tipografia A. & L. Navarro, 1853, (outros anos)

Em relação às demais províncias, cabe destacar que todas apresentaram um comportamento de ascensão em relação aos totais das entradas, tanto da navegação a vela quanto a vapor. A Bahia, por exemplo, entre 1852 e 1853, aumentou o número da entrada de vapores em mais de 100%. Vale destacar que de acordo com Marcos Sampaio, após a falência da primeira Companhia Baiana de Navegação a Vapor, o movimento regular de vapores na província da Bahia somente foi retomado nos anos 1850, com a criação das companhias de navegação Bonfim e Santa Cruz¹⁴⁸. A província de Pernambuco também demonstrou um total crescente de entradas de navios a vapor no período, o que pode ter relação com o início das atividades da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, em 1853.

A preponderância da navegação a vela sobre o vapor foi superior no movimento das entradas durante todo o período verificado nos quadros 4 e 5. Contudo, a navegação a vapor apresentou um percentual crescente, se comparado a navegação a vela, ampliando sua participação no total das entradas de 6,2% para 11,6%, e de 6,1% para 9,2%, no movimento. Entrementes, a navegação a vela manteve números totais bastante altos, se comparados aqueles apresentados pelos vapores, porém, o percentual das embarcações a vela no total de entradas diminuiu de 93,8% para 88,5%, entre 1852-1857.

Quadro 4 - Percentagem do total de embarcações entradas nos portos nacionais (1852-1857)

Anos	Vela	%	Vapores	%	Total	%
1852	7382	93,8	492	6,2	7874	100,00
1853	8228	93,4	586	6,6	8814	100,00
1854	7481	90,3	806	9,7	8287	100,00
1855	6737	91,7	614	8,3	7351	100,00
1856	6855	89,6	796	10,4	7651	100,00
1857	7485	88,4	975	11,6	8460	100,00

Fonte: BRASIL. Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da oitava legislatura pelo ministro e secretário d'Estado dos negócios da Marinha Zacarias de Góis e Vasconcelos a. Rio de Janeiro, Tipografia A. & L. Navarro, 1853 (outros anos).

¹⁴⁸ SAMPAIO, Marcos. Uma contribuição à História dos transportes no Brasil ... op. cit., p. 88.

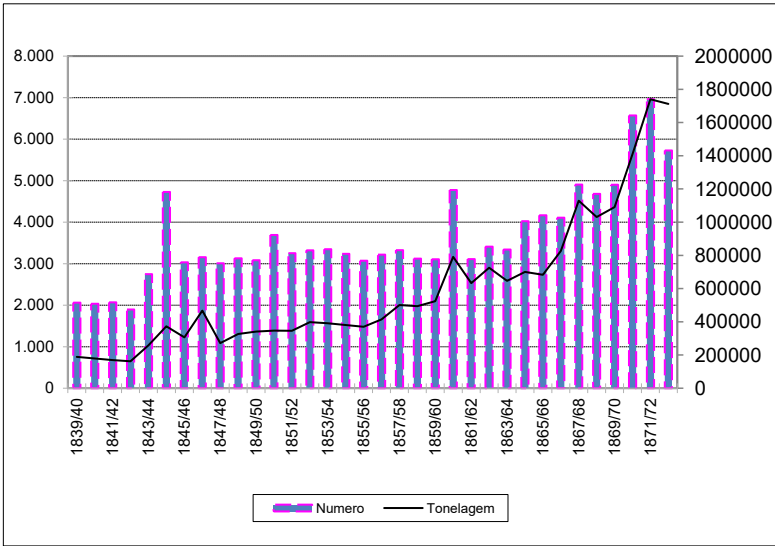
Quadro 5 – Percentagem do total de embarcações saídas dos portos nacionais (1852-1857)

Anos	Vela	%	Vapores	%	Total	%
1852	7837	93,8	505	6,1	8342	100,00
1853	8348	93,6	573	6,4	8921	100,00
1854	7304	89,9	816	10,1	8120	100,00
1855	6908	91,6	632	8,4	7540	100,00
1856	6354	89,4	757	10,6	7111	100,00
1857	7371	90,8	744	9,2	8115	100,00

Fonte: BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório do anno de 1852 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da oitava legislatura pelo ministro e secretário d'Estado dos negócios da Marinha Zacarias de Góis e Vasconcelos a. Rio de Janeiro, Tipografia A. & L. Navarro, 1853 (outros anos).

De modo distinto, o gráfico 3 abaixo apresentou uma perspectiva mais ampla da navegação nacional, a partir do destaque atribuído ao número de navios e sua respectiva capacidade de carga, entre 1839-72. O aumento do número de navios empregados na navegação foi expressivo, uma vez que envolveu mais de 2.000 embarcações em 1839/40, elevando-se a mais de 6.000 embarcações em 1871/1872.

Gráfico 3 – Número e tonelagem das embarcações nos portos brasileiros (1839-72)



Fonte: MARCONDES, Renato, L. O mercado brasileiro do século XIX ...op. cit., p.150.

Além do que, a tonelagem das embarcações aumentou de cerca de 200.000 toneladas (duzentas mil toneladas) em 1839-40 para mais de 1.700.000 toneladas (um milhão e setecentas mil toneladas) em 1871-72. Ao mesmo tempo, houve um grande aumento na tonelagem, destacando o aumento do tamanho dos navios e a presença significativa de vapores. O estabelecimento regular de linhas de vapores facilitou o intercâmbio entre as províncias e estimulou o mercado interno, embora, como ressaltou Renato Leite Marcondes, a partir da visão de Tavares Bastos, “a restrição às embarcações estrangeiras na cabotagem produziu privilégios, mantendo fretes por tonelada mais elevados do que no comércio ao exterior”.¹⁴⁹ Mesmo tendo em vista todos os monopólios e privilégios que circundaram os primórdios da navegação a vapor no Brasil, é importante destacar o impacto dessa tecnologia dos transportes marítimos e fluviais para a integração territorial brasileira durante o século XIX.

1.2 A Navegação de longo curso em Pernambuco

Em termos gerais, a navegação de longo curso compreende a modalidade desempenhada pela marinha mercante de alto mar, ou de longo curso, entre portos internacionais. Nesse tópico discutiremos a situação da navegação de longo curso nos meados do século XIX, no âmbito da província de Pernambuco. A praça comercial do Recife foi um dos pontos privilegiados do circuito econômico vinculado ao Mundo Atlântico, exercendo a função de entreposto e a dominação comercial em relação à área circunvizinha - desde o final do século XVI e ao longo dois séculos seguintes -, prolongando-se, esta função, sob vários aspectos, até o começo do século XX.¹⁵⁰

Uma explicação parcial para essa afirmação diz respeito à centralização da distribuição de mercadorias importadas, exercida pelos maiores centros urbanos. De acordo com Renato Marcondes, até meados da década de 1860, algumas províncias centralizavam boa parte do comércio de mercadorias estrangeiras, sendo as principais praças nessa atividade: Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, Rio Grande do Sul e São Paulo.¹⁵¹

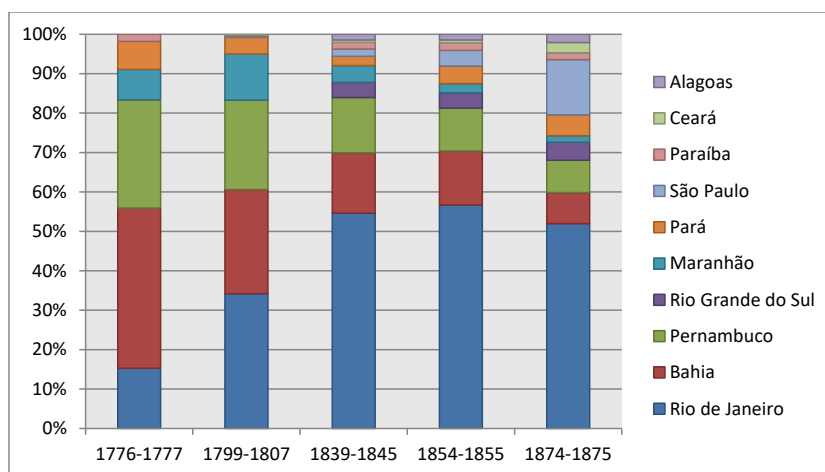
¹⁴⁹ A respeito do decreto 3.631 de 27 de março de 1866, que abriu o comércio de cabotagem aos navios estrangeiros, e fez diminuir os custos dos fretes, trataremos mais adiante.

¹⁵⁰ Sobre a centralidade do porto do Recife para as províncias do Norte, conferir MELLO, Evaldo Cabral de. *Um imenso Portugal: História e historiografia*. São Paulo: Editora 34, 2002.

¹⁵¹ Em 1854-1855, o Rio de Janeiro representou 32,8% dos fluxos, enquanto Pernambuco 10,7%, Bahia 7,6%, Rio Grande do Sul 16,2%, São Paulo 12,6%. Nove anos mais tarde a situação das principais províncias modificou-se

De acordo com as informações do gráfico 4, Pernambuco esteve entre os três maiores portos de exportação do comércio exterior brasileiro, entre os anos de 1776 a 1875. Tal posição foi mantida inclusive diante da diminuição de sua participação no percentual total das exportações brasileiras, neste mesmo período, como demonstram os dados do referido gráfico. Embora houvesse certa tendência à redução da importância de Pernambuco no comércio exterior, “a sua participação nas trocas (entradas e saídas) de mercadorias entre as províncias cresceu de 10,7% em 1854-55 para 15,6% em 1863-64”.¹⁵²

Gráfico 4- Participação dos portos nas exportações brasileiras (em %, 1776-1875)



Fonte:

MARCONDES, Renato Leite. Desigualdades regionais brasileiras: comércio marítimo e posse de cativos. Tese de livre-docência em Economia, Ribeirão Preto, USP, 2005, p. 33.

Como demonstra o Gráfico 4, cresceu também a participação das províncias de São Paulo e Rio Grande do Sul nos percentuais totais das exportações brasileiras nesse período. Destarte, o aumento da participação de outras províncias do Nordeste nas exportações brasileiras, como Alagoas, Ceará e Paraíba - localidades estas que passaram a exportar sua produção diretamente para o mercado externo, outrora transportada através do porto do Recife - também teve relação com a redução da participação pernambucana no comércio exterior de

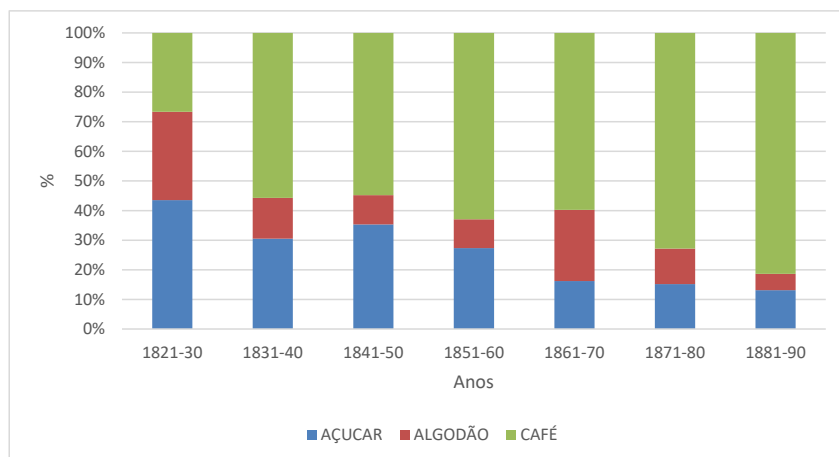
para os respectivos percentuais: 25,8%, 15,6%, 11,3%, 10,8% e 10,0%. Cf. MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro ...op. cit., 2012, p. 165

¹⁵² SOARES, Sebastião F. Elementos de estatística: compreendendo a teoria da ciência e a sua aplicação à estatística comercial do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1865, p.105.

exportação.¹⁵³ Estes números também evidenciam o percentual crescente dos outros portos nas remessas de produtos para o exterior e a concentração do comércio exterior, sobretudo no porto do Rio de Janeiro.

O período onde se verificou o maior crescimento da participação do porto do Rio de Janeiro nas exportações foi entre 1776-1845, quando o percentual aumentou de 15,3% para 53,8%, gráfico 4. Em virtude da intensificação da produção cafeeira no Vale do Paraíba durante as primeiras décadas do século XIX, a navegação de longo curso passou a ser muito mais concentrada no Rio de Janeiro. Como destacaram Maria Cecília Velasco e Cruz e Thiago Mantuano, ao longo do século XIX, e início do XX, o porto do Rio de Janeiro passou a concentrar o maior quantitativo das saídas das exportações, das entradas das importações e a distribuição desta para o mercado interno.¹⁵⁴

Gráfico 5 – Valor dos principais produtos brasileiros de exportação em relação as exportações totais, 1821-1881 (porcentagem)



Fonte: EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840/1910*. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Campinas: UNICAMP, 1977, p.31.

No gráfico 5, verificamos que a redução do valor percentual da participação do açúcar e algodão acompanhou o crescimento da importância da produção cafeeira no montante das exportações totais. Em alguns períodos, como nos anos 1861-70, a percentagem do algodão foi

¹⁵³ MARCONDES, Renato Leite. *Desigualdades regionais brasileiras: comércio marítimo e posse de cativos*. Tese de livre-docência em Economia. Ribeirão Preto: USP-FEA, 2005, p. 109

¹⁵⁴ VELASCO e CRUZ, Maria Cecília. O Porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces. Tempo. Revista do Departamento de História da UFF, n° 8, agosto de 1999, p. 2; FONSECA, Thiago Mantuano. Entre a Navegação e a Operação Portuária ...op. cit, p. 142.

superior à verificada para o açúcar nos totais das exportações brasileiras¹⁵⁵. Vale destacar que depois do período 1851-60, o valor destes dois produtos de exportação não voltou a atingir os patamares médios de participação nos totais exportados anteriormente, até o final do século XIX. Segundo Peter Eisenberg, também foi reduzida a participação brasileira no mercado mundial de açúcar “de 9,3 em 1841 para 5,7 em 187-75, diminuindo ainda mais posteriormente”.¹⁵⁶

No tocante ao comércio exterior, os principais produtos pernambucanos de exportação foram açúcar e algodão, correspondendo, conjuntamente “a cerca de metade das exportações do Brasil na década de 1820 e pouco mais de um quinto na de 1870”¹⁵⁷. Como salientou Renato Marcondes as concorrências da produção açucareira antilhana e do açúcar de beterraba fizeram com que este produto reduzisse sua participação nas exportações¹⁵⁸. Do mesmo modo, “o Brasil também não conseguiu concorrer com a oferta norte-americana e até mesmo egípcia de algodão”.¹⁵⁹

É importante ressaltar que, no começo do século XIX, a exportação do algodão pernambucano para Portugal foi superior à do Maranhão, centro produtor de destaque durante o século XVIII. Como afirmou Ribeiro Junior, os valores exportados de algodão e açúcar se igualaram em 1800, tendo o algodão suplantado a produção açucareira pernambucana, chegando a ocupar o primeiro lugar da pauta das exportações de Pernambuco, principalmente nos anos 1820.¹⁶⁰

Entretanto, é preciso destacar que mesmo diante de uma conjuntura econômica desfavorável em relação à produção açucareira - tanto em termos da diminuição de sua participação nos percentuais dos totais exportados pelo Brasil quanto pela redução dos valores do açúcar no mercado internacional -, cresceu a média anual da produção açucareira em Pernambuco, da década de 1840 até o início do século XX.¹⁶¹

¹⁵⁵ A exportações do algodão brasileiro foi beneficiado pela Guerra Civil americana, que reabriu o mercado consumidor de algodão inglês para o algodão brasileiro. Cf. CANABRAVA, Alice Piffer. O algodão em São Paulo: 1861-1875. 2^a ed. São Paulo: T. A. Queiroz, 1984.

¹⁵⁶ EISENBERG, Peter. Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840/1910. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Campinas: UNICAMP, 1977, p. 47

¹⁵⁷ Idem, p. 108

¹⁵⁸ MARCONDES, Renato Leita. Desigualdades regionais ...op. cit., p. 108.

¹⁵⁹ Idem.

¹⁶⁰ RIBEIRO JUNIOR, José. A cultura algodoeira em Pernambuco: da colônia à Independência. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, 1, 2. set. 1980, p. 240.

¹⁶¹ EISENBERG, Peter. Modernização sem mudança ...op. cit. p. 44

Sobre o contexto internacional dos preços dos principais produtos das exportações pernambucanas, Evaldo Cabral de Mello frisou que a deterioração acentuada dos preços internacionais do açúcar e do algodão, verificada no início dos anos 1870, pode ter sido influenciada por uma recessão atribuída ao acelerado desenvolvimento da economia mundial nos anos 1850 e 1860, como a organização de um sistema mundial de transportes, principalmente os caminhos de terra e a navegação a vapor, que levou a uma deflação persistente e ao cabo de vinte anos reduziria o nível geral de preços, repercutindo inclusive na baixa das taxas de juros e de lucro.¹⁶²

No que se refere à produção algodoeira, Renato Marcondes mencionou que o volume do conjunto de algodão exportado pelas províncias de Pernambuco, Alagoas e Paraíba “manteve-se superior às exportações maranhenses de algodão, nos anos 1854-55”¹⁶³. Todavia, para Marcondes, o dinamismo da produção cotoneira pernambucana não acompanhou o desenvolvimento verificado na produção de açúcar, “já que o valor exportado do primeiro produto consistiu em cerca de um quinto do total do segundo no meado do século XIX”.¹⁶⁴

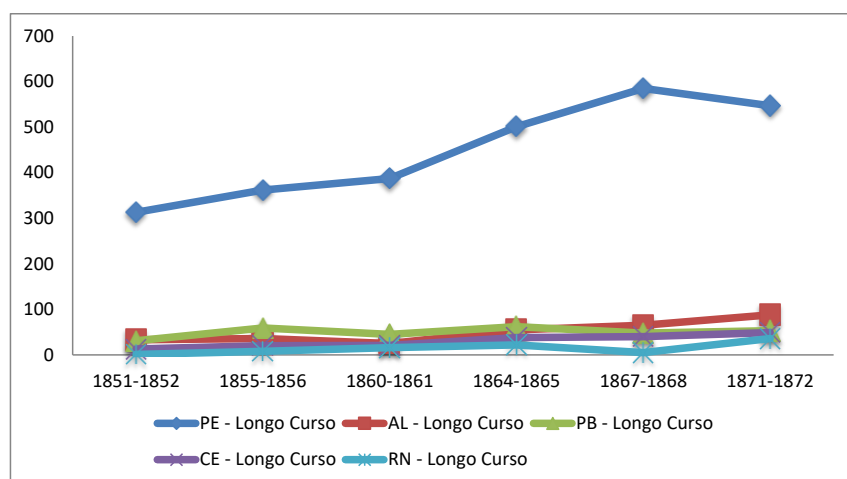
Haja vista os aspectos econômicos e sociais das províncias do Norte, o deslocamento do eixo dinâmico da economia brasileira para a região Centro-Sul do país produziu desigualdades regionais acompanhadas de tensões políticas e mudanças nos espaços socioeconômicos. Para tentar acompanhar a dinâmica da navegação de longo curso nesse contexto, podemos observar que os gráficos 6 e 7 representam o total e as oscilações dos números das entradas das embarcações de longo curso nas províncias de Pernambuco, Ceará, Paraíba, Alagoas e Rio Grande do Norte, entre os anos 1852-1872.

¹⁶²MELLO, Evaldo Cabral de. O Norte Agrário ...op. cit., p.115. A respeito deste boom do capitalismo dos anos 1850-1860, conferir: POLANYI, Karl. A grande Transformação. As Origens da nossa época. Tradução de Fanny Wrobel. Rio de Janeiro, Campus, 1980; HOBBSBAWN, Eric J. A Era do Capital (1848-1875). 3ª ed. tradução de Luciano Costa Neto. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982. (Cap. 2: A Grande Expansão); LANDES, David. *The Unbound Prometheus: technological change and industrial development in Western Europe from 1750 to the present*. Cambridge: Cambridge Press University, 1969. (Cap. 4: *Closing the gap*).

¹⁶³MARCONDES, Desigualdades regionais. Op. cit., p. 10.

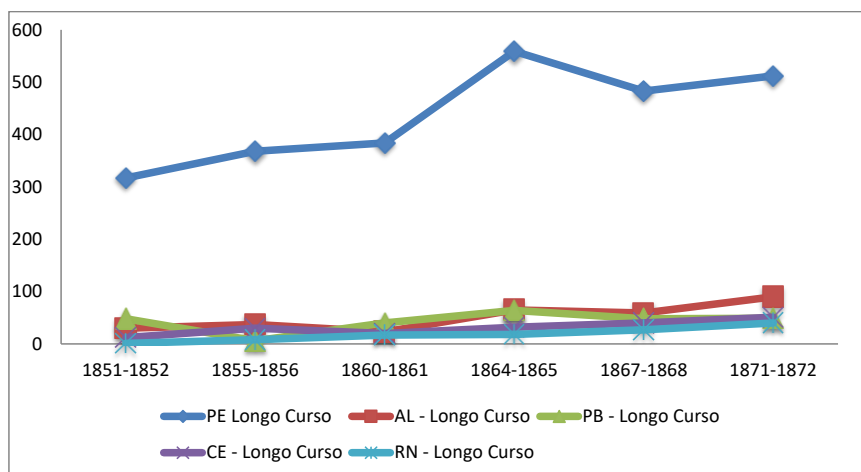
¹⁶⁴Idem.

Gráfico 6 – Movimento de entradas da navegação de longo curso das províncias de PE, CE, RN, PB e AL (1851-1871).



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório apresentados à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da nona legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Joaquim José Rodrigues Torres. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1853. (outros anos)

Gráfico 7 - Movimento de saídas de embarcações da navegação de longo curso nas províncias de PE, CE, PB, RN e AL (1851-1871).



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório apresentados à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da nona legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Joaquim José Rodrigues Torres. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1853. (outros anos)

Além disto, a análise dos gráficos 6 e 7, possibilitou perceber que ao longo de todo o período, a província de Pernambuco exerceu uma concentração em relação à navegação de longo curso, abarcando em média 70% dos números totais dessa modalidade de navegação para as cinco províncias. Ademais, o movimento da navegação de longo curso das províncias circunvizinhas também esboçou uma tendência de aumento de sua participação, e consequentemente, de sua atuação direta no comércio exterior. Tanto para as entradas quanto para as saídas, as três províncias que apresentaram os maiores movimentos na navegação de longo curso foram: Pernambuco, Alagoas e Paraíba. Vale destacar que de acordo com Renato Marcondes, naquele momento somente 19 portos brasileiros estavam habilitados para o comércio exterior.¹⁶⁵

Sobre o desempenho de todas as províncias nas duas décadas analisadas, o Ceará ampliou sua participação em 170% e o Rio Grande do Norte em cerca de 500%, saltando de 1 embarcação empregada na navegação de longo curso, entre 1851-1852, para 36 embarcações, entre 1871-1872.¹⁶⁶

Se olharmos para o Gráfico 7, perceberemos que o movimento total das embarcações que partiram dos cinco portos agrega informações importantes, pois, a partir dele podemos aduzir o contexto econômico e identificar a situação das exportações no momento analisado. As saídas da navegação de longo curso dizem respeito as exportações diretas de produtos e mercadorias.

Na conjuntura de expansão econômica da economia brasileira nos anos pós-1850 – com as inversões oriundas da abolição do comércio escravo - mais embarcações deixaram as províncias, que aumentou o total das saídas de embarcações de longo curso em de 20%_ Gráfico 7. No período seguinte, o total das saídas de embarcações de longo curso cresceu cerca de 50%, e assim coincidiu com o aumento da participação do valor do algodão na pauta de exportação de Pernambuco verificada no período entre 1860-1866. Como já ressaltado, a conjuntura da Guerra da Secessão, que prejudicou sobremaneira a produção estadunidense de algodão,

¹⁶⁵ MARCONDES, op. cit., 2012, p. 150.

¹⁶⁶ Para Denise Monteiro Takeya, a economia potiguar “até meados do século XIX, a pecuária e não o cultivo da cana foi a atividade economicamente predominante (...). No período que se estendeu da década de 1850 a 1880, tanto a cultura da cana-de-açúcar como a de algodão se expandiram tendencialmente, com avanços e recuos, determinados pelos estímulos do mercado externo e pela ocorrência de secas”. TAKEYA, Denise Monteiro. A Modernização agrícola na expansão da cotonicultura no Rio Grande do Norte (1880-1915). *Ci. & Trop.*, Recife, 15 (i): 65-66, jan./jun.. 1987 <https://periodicos.fundaj.gov.br/CIC/article/download/402/288>

estimulou também a produção algodoeira pernambucana e o aumento do preço do produto no mercado internacional.

Esses números corroboram para confirmar a assertiva de que na segunda metade do século XIX houve um movimento de provincialização do comércio regional nas províncias do Norte do Brasil, por meio do qual os polos comerciais locais tiveram maior autonomia frente às tradicionais praças de comércio. Nesse sentido, Evaldo Cabral de Mello também destacou que nas províncias do Norte, a partir dos anos 1850, esses entrepostos locais passaram a “provincializar” seu comércio, isto é, garantir às praças de suas respectivas capitais a exportação dos gêneros produzidos no seu *hinterland* e a importação dos produtos estrangeiros por eles consumidos, através da ampliação do comércio exterior sem a intermediação das grandes praças de comércio regionais.¹⁶⁷ Sobre esse tema, constatou o autor que foi:

A dada altura, já se faz sentir os efeitos do sistema de ferrovias, iniciado nos anos quarenta, e mais, já repercutiam os efeitos do processo de provincialização do comércio regional, mediante o qual o Ceará, o Rio Grande do Norte, a Paraíba e as Alagoas haviam começado a dispensar a tutela recifense em favor de relações diretas com o exterior. Mesmo assim, a cabotagem ainda transportava mais de dois quintos do volume dos dois principais produtos de exportação: o açúcar e o algodão.¹⁶⁸

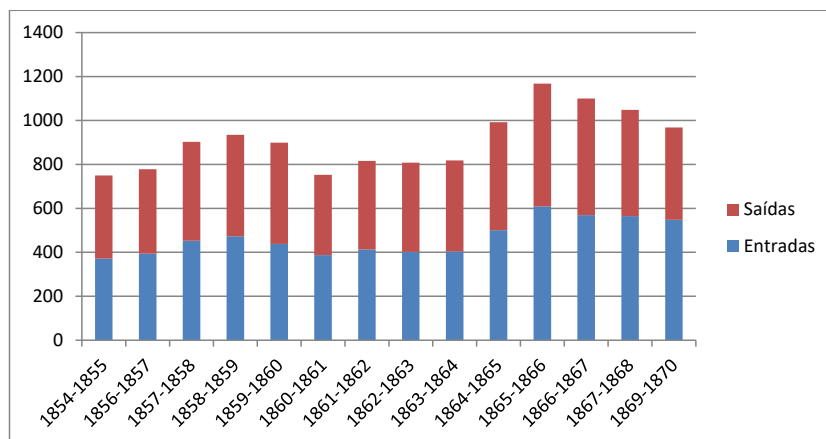
A fim de ampliar o detalhamento do movimento da navegação de longo curso em Pernambuco, utilizamos os dados da província de Pernambuco separadamente. Sobre os gráficos 8 e 9, deve-se ressaltar que quantitativamente, as entradas e saídas variaram de acordo com os contextos, sendo o total do movimento de entradas superior ao movimento de saídas, o que insinua uma maior demanda do consumo local por mercadorias, assim como leva a entender que havia um movimento marítimo mais intenso na importação do que na exportação.

A diferença verificada entre os números totais do movimento de entrada e saída dos portos brasileiros pode ser melhor compreendida se considerarmos que uma embarcação vinculada à navegação de longo curso poderia, ao entrar no Brasil, fazer uma baldeação em outro porto alfandegado brasileiro, antes de seguir destino rumo ao exterior. Isso, porque, uma das atividades que definiram a categoria navegação especial de cabotagem foi o transporte de mercadorias estrangeiras que já haviam sido despachadas para consumo e que eram introduzidas com carta de guia nos portos nacionais, conforme citamos anteriormente. Ademais, a navegação especial de cabotagem abrangia comércio especial de exportação de gêneros nacionais navegados de uma província para outra.

¹⁶⁷ MELLO, Evaldo Cabral de. O Norte Agrário ...op. cit., p. 221.

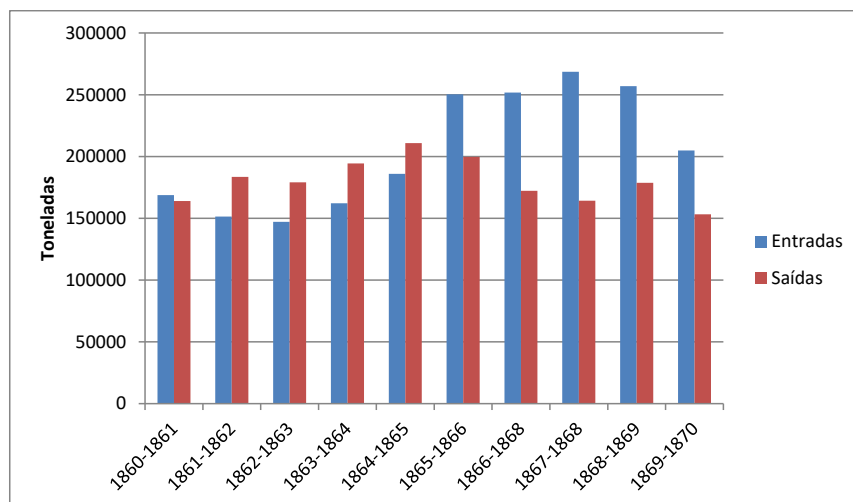
¹⁶⁸ MELLO, Evaldo Cabral de. Um imenso Portugal: História e historiografia. São Paulo: Editora 34, 2002, p.182.

Gráfico 8 – Movimento geral da navegação de longo curso em Pernambuco, em nº de embarcações (1853-1870)



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório apresentados à Assembleia Geral Legislativa na segunda sessão da nona legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Visconde do Paraná. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1854. (outros anos)

Gráfico 9 – Movimento geral da navegação de longo curso em Pernambuco, em toneladas (1860-1870)



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório do ano de 1860 apresentados à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da décima primeira legislatura pelo ministro e

secretário de Estado dos Negócios da Fazenda José Maria da Silva Paranhos. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1861. (outros anos)

Se compararmos a tonelagem dos navios no Gráfico 9, assim como os anos de maior incidência do movimento de embarcações no Gráfico 8, veremos que não há equivalência entre o maior volume de tonelagem e o total de entradas e saídas. A tonelagem tem relação com a lotação e o quantitativo de carga transportada pela navegação de longo curso, e não com o número de embarcações trafegadas. O gráfico 9 ressaltou que a tonelagem das embarcações que deixaram o porto do Recife foi ascendente entre 1860-1865, já para as entradas, a tendência demonstrou crescimento, entre 1866 e 1869.

Assim, percebemos que os totais das entradas e saídas nem sempre coincidiram numericamente. Quando as entradas da navegação de longo são numericamente maiores do que as saídas, podemos presumir que haja também uma maior incidência das importações. Desse modo, no que se refere ao comércio exterior de importação, Renato Marcondes destacou que Pernambuco apresentou volume de produtos importados superior aos dos gêneros exportados, durante boa parte do século XIX.¹⁶⁹ Os dados estatísticos produzidos pela Associação Comercial de Pernambuco confirmam esta assertiva. A província pernambucana teria apresentado uma receita deficitária do comércio exterior, entre os anos 1842-45, importando “nestes últimos três anos, um capital de 24.7667:479\$644, contra apenas 12.441:045\$004 exportados, ostentando um balaço negativo de 12.226:434\$640”.¹⁷⁰

Porém, a maior incidência de entradas do que partidas de embarcações saindo de um determinado porto merece ser observada comparativamente. Para exemplificar esse movimento da navegação, cabe destacar que a medida que alguns portos eram deficitários, outros eram superavitários. Nos exercícios de 1854-55 e 1856-47, os portos da Bahia e de Pernambuco apresentaram maior números de entradas do que de saídas, ao passo que no porto do Rio de Janeiro foi observado o movimento inverso, pois das saídas de embarcações foram superiores das estradas da navegação de longo curso.¹⁷¹ Esses são indícios de que alguns navios entravam no Brasil pelos portos das províncias do Norte e, muitas vezes, saíam do país por outros portos nacionais, por certo operando baldeações e reexportações nos portos domésticos.

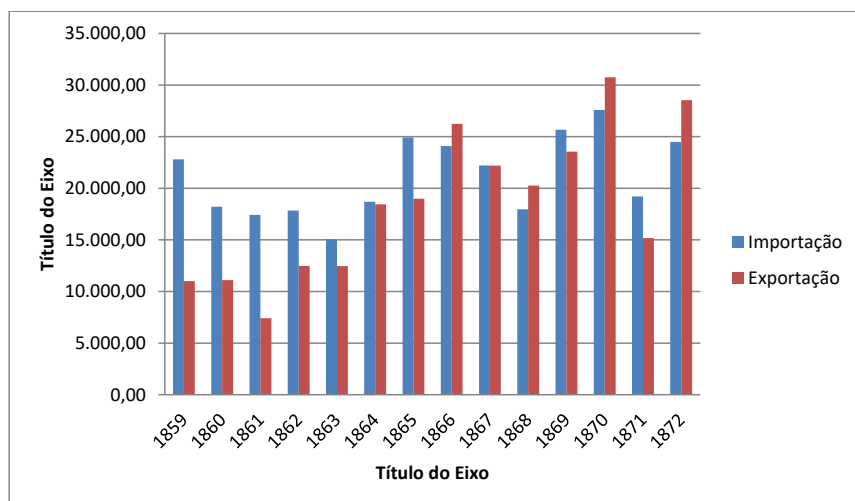
¹⁶⁹ MARCONDES, Renato Leite. Desigualdades regionais ...op. cit., p. 71.

¹⁷⁰ Diário de Pernambuco, 25/09/1845, p.1.

¹⁷¹ Fonte: BRASIL, Ministério da Marinha. Relatório do anno de 1852 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da oitava legislatura pelo ministro e secretário d'Estado dos negócios da Marinha Zacarias de Góis e Vasconcelos a. Rio de Janeiro, Tipografia A. & L. Navarro,

De acordo com os dados do Gráfico 10, abaixo, tal tendência deficitária da balança comercial manteve-se em relação ao comércio exterior, na província de Pernambuco, entre os anos 1859-1872. Durante todo o período, a receita das importações foi superior ao quantitativo das exportações. Entretanto, entre 1866-68, essa tendência se inverteu, assim como nos anos de 1870 e 1872. Entretanto, ao final do período 1859-72, a receita das exportações da província de Pernambuco havia mais que dobrado, enquanto a receita das importações oscilou seguindo uma tendência de crescimento.

Gráfico 10 - Receitas da Exportação e Importação de Pernambuco, 1859-1872
(mil réis, \$000)



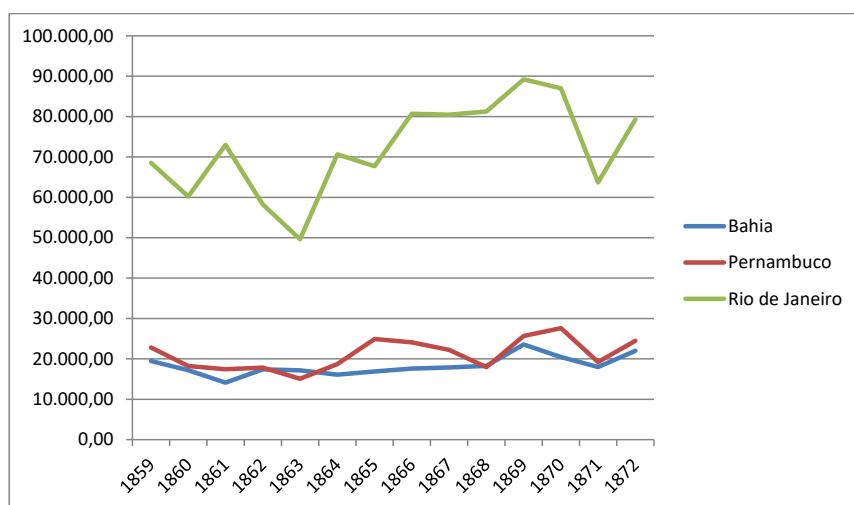
Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório apresentados à Assembleia Geral Legislativa na quarta sessão da décima legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1860. (outros anos)

É importante mencionar que Pernambuco já despontava no quadro de rendimento das importações arrecadadas nas Alfândegas do Império desde o final da década de 1840, quando ocupou a segunda posição das receitas dos rendimentos provinciais entre 1849-50¹⁷². Nos anos 1847-1851, Bahia e Pernambuco oscilaram entre o segundo e terceiro maior mercado importador no comércio exterior brasileiro, sendo a primeira posição da província do Rio de Janeiro. Para Renato Marcondes, esta situação se manteve nos anos 1874-75, quando a

¹⁷² BRASIL. Governo do. Ministério da Fazenda. (Joaquim José Rodrigues Torres). Proposta e Relatório do ano de 1850, apresentado à assembleia geral. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1851, p. N 35.

provincia de Pernambuco ocupava o segundo lugar no comércio exterior de importação entre as províncias brasileiras.¹⁷³ Como pode ser verificado também no gráfico 11, entre as três maiores receitas de importação, a provincia de Pernambuco possuía a segunda maior arrecadação também entre os anos 1859-72.

Gráfico 11 - Receitas das Importações de Bahia, Pernambuco e Rio de Janeiro 1859-72 (mil réis, \$000)



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório apresentados à Assembleia Geral Legislativa na quarta sessão da décima legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1860. (outros anos)

De acordo com Sebastião Soares, se tomarmos como referência o comércio exterior de importação no Brasil, percebe-se que o país importou principalmente “tecidos de algodão, lã, linho e seda, que, perfizeram pouco mais de quatro décimos do total importado entre 1869 e 1873”¹⁷⁴. Soares ainda verificou que as carnes e peixes corresponderam a cerca de um décimo das importações e as bebidas espirituosas ao redor de oito por cento, além de outros produtos, como “legumes, fármacos, artefatos de couro, carvão, ferro e aço totalizaram, cada um, menos de cinco por cento do total adquirido no exterior”.¹⁷⁵ Os produtos estrangeiros importados revelaram-se importantes para a dinâmica das trocas comerciais internas (locais e

¹⁷³ MARCONDES, Renato Leite. Desigualdade Regionais ...op. cit., p. 74

¹⁷⁴ SOARES, Sebastião F. *Estatística do comércio marítimo do Brasil no exercício de 1872-73*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883, p.52.

¹⁷⁵ Idem

interprovinciais), em função da distribuição destas mercadorias do porto do Recife para outros entrepostos comerciais regionais, integrados, desta maneira, ao comércio exterior de importação.

Destarte, como ressaltou Renato Marcondes sobre os principais entrepostos comerciais brasileiros no século XIX, a função de distribuição dos produtos estrangeiros importados experimentada por uma localidade “estimulou o encaminhamento das remessas ao exterior e, no sentido contrário, a redistribuição de produtos importados garantiu a escala necessária principalmente para o comércio exterior”¹⁷⁶. Deste modo, o comércio exterior (importação e exportação) e o comércio interprovincial mostraram-se como estruturas interligadas e interdependentes numa determinada realidade econômica.

1.3 A Navegação de cabotagem em Pernambuco

A navegação de cabotagem foi a modalidade da navegação que operacionalizou boa parte dos circuitos do comércio interprovincial, através das trocas do mercado interno¹⁷⁷. A navegação de cabotagem abrangeu a pequena cabotagem, ou a navegação costeira, e a grande cabotagem. Por sua vez, a pequena cabotagem compreendia a navegação entre os portos marítimos ou fluviais de uma mesma província. Vale destacar que a navegação costeira raramente compôs as estatísticas do Império. Diferentemente da grande cabotagem, que esteve detalhada nos mapas anuais da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda, representando a contrapartida da navegação de longo curso.

Para que seja possível uma análise mais ampla das atividades da Companhia Pernambucana da Navegação a Vapor, é importante priorizar uma investigação da navegação de cabotagem em Pernambuco, já que a navegação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor abrange a navegação da área compreendida entre os portos de Maceió, ao sul, até Fortaleza, ao norte, com portos intermediários nas duas linhas e porto principal no Recife, conforme demonstra o mapa 1. A praça comercial do Recife, onde funcionou a sede da empresa, foi um importante centro econômico regional brasileiro ao longo do século XIX. Sua relevância econômica local foi reforçada, sobretudo, pela ligação da província pernambucana com circuitos dinâmicos do comércio marítimo, dada a atuação do porto do Recife tanto no ramo do comércio exterior quanto no comércio interprovincial.

¹⁷⁶ MARCONDES, Renato L. O mercado brasileiro ...op. cit., p. 65

¹⁷⁷ Sobre a definição de navegação de cabotagem, cf.: nota 9.

Mapa 1 – Área de navegação da Companhia Pernambucana, 1853.



Fonte: BRASIL, Decreto nº 1.113 de 31 de janeiro de 1853. Concede a Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque e outros, representados por seu procurador João Pinto de Lemos Junior, privilegio exclusivo por vinte anos para a navegação por vapor entre o porto da cidade do Recife até o de Maceió ao Sul, e até Fortaleza ao Norte, com diversas escalas pelos portos intermediários. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, tomo XVI, parte II, p. 53.

Concordando com Evaldo Cabral de Mello e Renato Leite Marcondes, a navegação de cabotagem foi um dos principais meios de transporte e circulação entre as capitanias no período colonial, posteriormente, províncias brasileiras no Império¹⁷⁸. Desse modo, o estudo das características do mercado brasileiro por meio de uma investigação do comércio de cabotagem investiga aspectos específicos tanto do comércio exterior quanto das trocas interprovíncias, em razão da variedade de espécies e formas da produção e das particularidades da própria população, além de colaborar para suprir a necessidade de melhor analisar a importância econômica das províncias e regiões brasileiras.

No caso da economia pernambucana e das províncias circunvizinhas, as mesmas pautaram boa parte da sua economia na produção açucareira, sendo esse o principal item da

¹⁷⁸ MELLO, Evaldo Cabral de. A cabotagem no Nordeste... op. cit.; MARCONDES, Renato L. O mercado brasileiro ...op. cit.

pauta de exportação transportado pela navegação de longo curso, sobretudo nas saídas para o mercado externo, conforme foi visto anteriormente. Todavia, na navegação de cabotagem, o açúcar foi amplamente transportado das províncias circunvizinhas em direção a Pernambuco, que redistribuía a produção açucareira para o mercado externo. De modo inverso, porém, complementar, a navegação de cabotagem escoava a produção local para o mercado interno, via o comércio interprovincial,

Peter Eisenberg atribuiu o aumento regular do volume da produção açucareira no século XIX ao “crescimento populacional da América do Norte, da Europa e da elasticidade dos preços da demanda”¹⁷⁹. Todavia, é preciso ressaltar que de acordo com Marcondes, o destino de tais produtos teria apresentado destinos distintos e uma mudança significativa, “pois os tradicionais produtos pernambucanos de exportação para o estrangeiro transformaram-se em bens de consumo interno”¹⁸⁰.

A partir dos dados fornecidos por Marcondes para o ano financeiro 1872-73, estima-se que “Pernambuco comercializou no mercado interno, 69,3% da produção local de açúcar e 53% da de aguardente”¹⁸¹. Os destinos mais frequentes destes produtos no comércio interprovincial foram o Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro, que receberam 63,2% e 22,5%, respectivamente, do açúcar comercializado por Pernambuco internamente.¹⁸² O reordenamento da oferta dos produtos pernambucanos para o mercado interprovincial, precipitada a partir da desvalorização dos preços internacionais do açúcar, coincidiu com uma fase de incremento da produção local desse gênero.

É importante salientar que a pecuária também foi uma importante atividade econômica da província e das áreas circunvizinhas. Mesmo assim, foi intensa a importação de carne para Pernambuco. De acordo com Sebastião Soares, a importação pernambucana de charque atingiu valores expressivos, cerca de aproximadamente cinco mil contos, em 1872-73, boa parte oriunda do Rio Grande do Sul¹⁸³. Além do charque, outros produtos de grande incidência entre as importações foram sebo e velas¹⁸⁴. Entretanto, como detalhou Renato Marcondes,

¹⁷⁹ EISENBERG, Peter. Modernização sem mudança ...op. cit., p. 41

¹⁸⁰ MARCONDES, Renato L. Desigualdades regionais ...op. cit., p. 108

¹⁸¹ Idem, p. 111

¹⁸² Ibidem

¹⁸³ SOARES, Sebastião Ferreira. *Estatística do comércio marítimo do Brasil do exercício de 1872-73*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, vl. 5, 1884, p.42-43.

¹⁸⁴ MARCONDES, Renato L. Desigualdades Regionais ...op. cit., p.112. A respeito do comércio e dos comerciantes entre o porto do Rio Grande, principal porto da província do RS, com o Recife, conferir também KUNIOCHI, Marcia Naomi. Comércio e tráfico no porto de Rio Grande, em meados do século XIX. *Anais do XI*

Pernambuco foi um dos maiores fornecedores de couros e peles no mercado interno, auferindo uma receita de mais de setecentos contos de réis, ficando apenas atrás da gigantesca produção gaúcha desses itens¹⁸⁵. Enfatizando o dinamismo do mercado consumidor em Pernambuco, Marcondes salientou também que, no início da década de 1870, a província pernambucana despontou como o segundo mercado consumidor interno de café, sendo o Rio de Janeiro o primeiro.¹⁸⁶

Para melhor esclarecer essas questões, foram observadas algumas características do movimento de entradas e saídas de embarcações da grande cabotagem em Pernambuco. Os mapas da navegação de cabotagem em todo o Império, mais uma vez oferecem os quantitativos de entradas e saídas de embarcações dos principais portos brasileiros. As entradas da navegação de cabotagem representam o que cada província importou das demais províncias, ao passo que as saídas indicam o que cada província exportou para dentro do Império.

Os gráficos 12 e 13 representam o movimento das entradas e saídas da navegação de cabotagem das províncias de Pernambuco, Alagoas, Paraíba, Ceará e Rio Grande do Norte, entre os anos 1849-1871. Ao analisarmos o movimento geral de embarcações nas cinco províncias, percebemos que ao contrário da navegação de longo curso, a participação das províncias na navegação de cabotagem nesse período foi menos concentrada em portos específicos. Todavia, e de modo semelhante ao observado na navegação de longo curso, os três portos com os maiores quantitativos de embarcações foram: Pernambuco, Paraíba e Alagoas.

Conforme demonstra o gráfico 12, os números das entradas da navegação de cabotagem da Paraíba cresceram 58% entre 1849-59, ao passo que apresentaram um declínio acentuado entre 1860-62, retomando novamente o percentual de crescimento em 1865-70. A província das Alagoas esboçou um crescimento constante de 50% ao longo do período verificado, com exceção dos anos 186-1864. Cabe destacar ainda que as províncias do Rio Grande do Norte e Ceará ampliaram os totais de entradas da navegação de cabotagem em mais de 100%. Além disso, sobre essa última província, devemos salientar que até 1851, quando foi extinta a Alfândega do Aracati, o Ceará contava com duas alfândegas, uma no Aracati e outra em

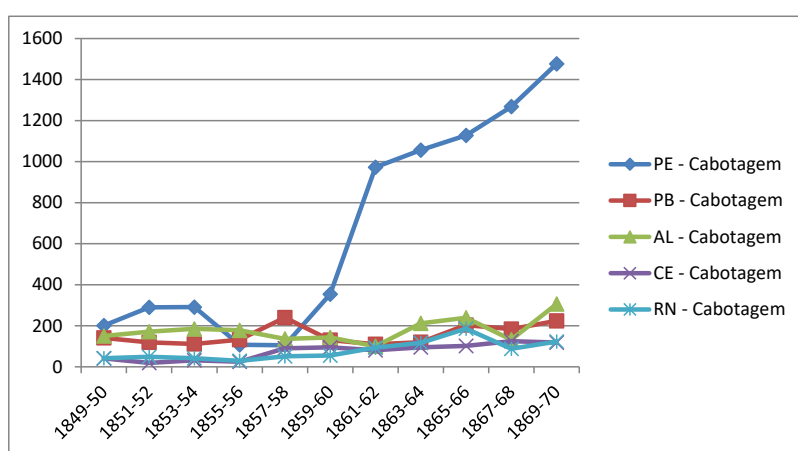
Congresso Brasileiro de História Econômica e 12ª Conferência Internacional de História de Empresas. Vitória/ES, UFES, 14 a 16 de setembro de 2016. http://www.abphe.org.br/arquivos/2015_marcia_naomi_kuniochi_comercio-e-traffic-no-porto-de-rio-grande-em-meados-do-seculo-xix.pdf

¹⁸⁵ MARCONDES, Renato L. Desigualdades regionais ...op. cit., p. 75.

¹⁸⁶ Idem.

Fortaleza.¹⁸⁷ Além disso, nos gráficos 12 e 13 percebemos também que entre os exercícios 1849-50 e 1851-52, houve um decréscimo de 55% para as entradas e 59% para as saídas. O gráfico 13 indica também o total das saídas das embarcações, no qual, basicamente, todos os percentuais acima se mantêm, com exceção do Rio Grande do Norte, cujas saídas aumentaram menos da metade do crescimento manifestado pelas entradas de embarcações nessa província.

Gráfico 12- Movimento de entrada da grande cabotagem nas províncias de PE, PB, AL, CE, RN, entre os anos 1849-1871

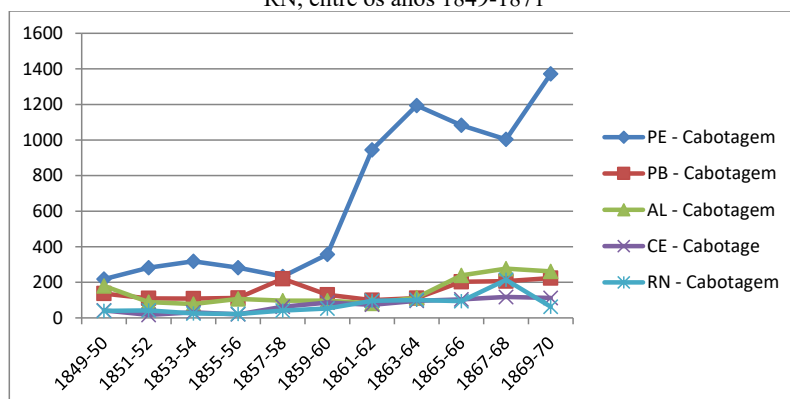


Fonte:

BRASIL, Ministério da Fazenda. Proposta e relatório apresentados à Assembleia Geral Legislativa na terceira sessão da oitava legislatura pelo ministro e secretário d'Estado dos negócios da Fazenda Joaquim José Rodrigues Torres, Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1851. (outros anos)

¹⁸⁷ BRASIL, Decreto nº 856 de 11 de novembro de 1851. Extingue a Alfândega do Aracaty na Província do Ceará. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1851, p. 349, col.1

Gráfico 13 - Movimento de saídas da grande cabotagem nas províncias de PE, PB, AL, CE, RN, entre os anos 1849-1871



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda. Proposta e relatório apresentados à Assembleia Geral Legislativa na terceira sessão da oitava legislatura pelo ministro e secretário d'Estado dos negócios da Fazenda Joaquim José Rodrigues Torres. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1851. (outros anos)

Em relação aos totais da navegação de cabotagem da província de Pernambuco podemos destacar que o menor quantitativo de entradas de navios foi verificado entre 1855-56, com uma diminuição de mais de 100% em relação aos anos anteriores. Entre esses anos, as entradas corresponderam a cerca de 30% do movimento total de cabotagem em Pernambuco, o que constituiu uma redução drástica, já que a média verificada para todo o período foi 50% (Gráfico 12). Sobre o contexto em questão, cabe salientar que foi um momento difícil para o comércio e a navegação na província, em virtude da epidemia de cólera que assolou Pernambuco e boa parte das províncias do Norte nesse período¹⁸⁸. Marcos Sampaio destacou os efeitos danosos dessa epidemia para o comércio da Bahia, que interrompeu um período de crescimento da economia bahiana que vinha ocorrendo desde a implantação da Tarifa Alves Branco e que havia sido reforçado pelo fim do tráfico negroiro.¹⁸⁹

Exceto nos exercícios 1855-56 e 1857-58, a quantidade de entradas da cabotagem foi sempre maior do que as saídas, o que significa dizer que as embarcações originárias dos portos do Império ingressaram mais a Pernambuco do que dele partiram. No período 1850-1854, as

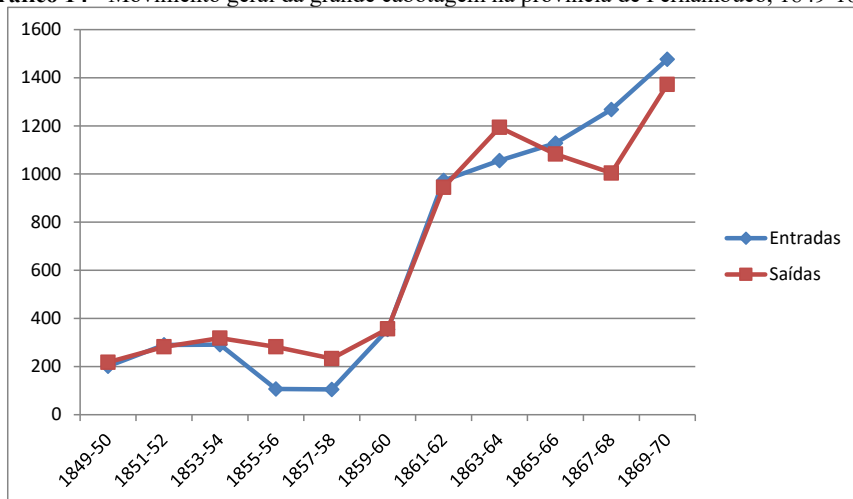
¹⁸⁸ Sobre a epidemia da cólera de 1855-1856 em Pernambuco, cf.: FARIAS, Rosilene Gomes. O Khamsin do deserto: cólera e cotidiano no Recife (1856). Dissertação (Mestrado em História). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2007.

¹⁸⁹ SAMPAIO, op. cit., p.116. A respeito da província da Bahia conferir também MATTOSO, Katia M. de Queiroz. *Bahia, século XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

entradas das embarcações em Pernambuco cresceram 45%. Após esse crescimento, no período seguinte diminuíram de 291, no exercício 1853-54, para respectivamente 107 e 105 embarcações, em 1855-65 e 1857-58. No quadriênio 1858- 62 saltaram de 357 navios que ingressaram a Pernambuco para 945 navios em 1863-64. A queda experimentada em cerca de 20 % no exercício 1865-66 foi seguida por um aumento de 35% nos números de entradas em Pernambuco, em 1869-70. Para os totais das saídas de embarcações oriundas de Pernambuco, percebemos um crescimento de aproximadamente 50% entre 1850-54, seguido por um recuo de um terço dos totais entre 1855-56, para nos anos seguintes, nos quais aumentaram mais de 200% entre 1858 e 1870, de um total de 233 para 1.372 embarcações saídas da província pernambucana.

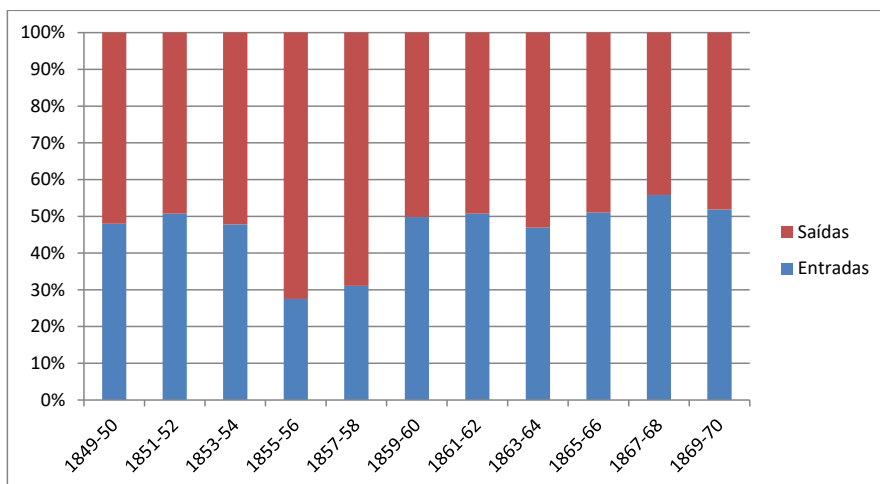
Outro período que chama atenção foi o decênio 1860-1870, quando ocorreu um pico de crescimento de aproximadamente 100% do movimento geral da navegação de cabotagem na província de Pernambuco, em relação aos períodos anteriores_ Gráficos 14 e 15. O aumento das saídas da cabotagem pode ter sido acompanhado por um aumento da demanda das províncias brasileiras do Centro-Sul por gêneros alimentícios e produtos agrícolas, em virtude dos conflitos na bacia Platina, envolvendo a Guerra do Paraguai, no final do período indicado. O incremento da demanda do comércio interno é outro fator que possivelmente teve impacto nas saídas verificadas nesse período. Em relação ao aumento das entradas da navegação de cabotagem, tal fato pode ser indicativo de que houve um incremento da demanda local por produtos e mercadorias provenientes do comércio interprovincial.

Gráfico 14 - Movimento geral da grande cabotagem na província de Pernambuco, 1849-1870:



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório do ano de 1850 apresentados à Assembleia Geral Legislativa na 3ª sessão da 8ª legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1851. (outros anos)

Gráfico 15 – Movimento geral da navegação de cabotagem em Pernambuco, em percentagem, 1849-1870:



Fonte: BRASIL, Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório do ano de 1850 apresentados à Assembleia Geral Legislativa na 3ª sessão da 8ª legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1851. (outros anos).

Vale destacar que entre 1860-1866, foram revogadas algumas das restrições à participação de embarcações estrangeiras na navegação de cabotagem brasileira. A navegação interprovincial de cabotagem foi um privilégio exclusivo da marinha mercante nacional, até a aprovação do decreto nº 3631 de 27 de março de 1866, que autorizou que durante um ano fosse permitida a atuação de navios estrangeiros nessa modalidade de navegação. A aprovação de tal decreto contou com a participação ativa do deputado alagoano do partido liberal Aureliano Candido Tavares Bastos¹⁹⁰, além do que, o texto base desse decreto foi reeditado nos anos seguintes, em outros decretos com intenção similar. Os críticos do monopólio nacional da cabotagem reforçaram que a referida proibição produzia privilégios, mantendo os fretes por tonelada mais elevados do que no comércio exterior¹⁹¹. Desse modo, o significativo aumento do movimento geral da navegação de cabotagem em Pernambuco, no mencionado período, pode insinuar que tal aumento teve relação com a abertura da navegação de cabotagem brasileira.

Alessandro Gomes, em estudo sobre a evolução das docas de comércio no Recife após a aprovação do Regulamento da Alfândega de 1860, salientou que “o fim do monopólio nacional da navegação de cabotagem acabou com diversos privilégios de pouco armadores nacionais, sobretudo do Rio de Janeiro e teve consequência direta na redução dos fretes”¹⁹². Na ocasião, a diretoria da Associação Comercial de Pernambuco atentou para o fato de que antes “uma arroba de açúcar transportada da Bahia para o Rio de Janeiro pagava de frete mais do duplo do que pagaria do Rio de Janeiro para Liverpool”¹⁹³.

A questão do alto preço dos fretes pagos pelo comércio de cabotagem foi um dos temas abordados em 1863, no Relatório sobre a navegação de cabotagem apresentado ao ministro da Fazenda pelo subdiretor das Rendas Públicas do Tesouro Nacional. Sobre a comparação dos preços dos fretes de cabotagem e da navegação de longo curso, o relatório mencionou o inconveniente dos preços dos primeiros, pois:

¹⁹⁰ MARCONDES, op. cit., 2012. A respeito da trajetória e do pensamento político de Tavares Bastos há extensa bibliografia. Cf. PONTES, Carlos. *Tavares Bastos (Aureliano Cândido, 1839-1875)*. 2ª.ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1975. (Coleção Brasileira, 136); SILVA, Antonio Marcelo J. F. da. *Os dilemas do Liberalismo no pensamento de Tavares Bastos*. http://www.achegas.net/numero/33/antonio_silva_33.pdf

¹⁹¹ Sobre o processo de abertura da navegação de cabotagem no século XIX, Cf. GOULARTI FILHO, Alcides. *Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX*. Porto Alegre, ANPEC Sul, XIII. Encontro Regional de Economia, 2010; MARCONDES, op. cit., 2012.

¹⁹² GOMES, op. cit., p. 106.

¹⁹³ Relatório da Associação Comercial Beneficente de Pernambuco apresentado à assembleia geral de 1º de agosto de 1871. Recife: Typografia do Jornal do Recife, 1871, n.11, p.29.

“o frete da cabotagem, tanto grande como pequena, é exorbitante comparado com o preço do frete de longo curso, mas isso deve-se explicar em parte pelo custeio mais elevado dos navios nacionais, e em parte pela falta de permuta, por que em geral só uma viagem é produtiva, sendo a outra em lastro, ou com pouco carga que as despesas absorvem mais do que o produto do frete”.¹⁹⁴

Cabe salientar que desde o período joanino a navegação de cabotagem foi um privilégio nacional, sendo proibida a presença de estrangeiros nesse comércio, como consta nos Tratados de Comércio e Navegação com a Grã-Bretanha de 1810.¹⁹⁵ A proibição foi reafirmada por meio dos Regulamentos das Alfândegas do Império e pelo Regulamento das Mesa de Rendas da Corte, Bahia e Pernambuco. O decreto de 30 de maio de 1836, no capítulo XI, ‘Da Navegação de Cabotagem dos gêneros do país’, ordenou que o embarque de gêneros da produção nacional, em qualquer porto do Império, para serem transportados de barra fora para outro porto nacional, somente era permitido em barco nacional.¹⁹⁶

Já o decreto de 22 de junho de 1836, que estabeleceu o Regulamento das Alfândegas do Império, determinou que os gêneros e mercadorias de produção, nacional, além dos gêneros estrangeiros, que já tenham sido despachados para consumo em alguma das Alfândegas do Império, só poderão ser importados de uns em outros portos dele em barcos brasileiros¹⁹⁷. Por sua vez, o artigo 308 completou que “só serão qualificados brasileiros os barcos construídos no Império e os cascos estrangeiros que já se acham em propriedade brasileira, cujo proprietário e comandante forem cidadãos brasileiros”.¹⁹⁸

A exclusividade do comércio de cabotagem abrangeu desde o registro do navio até a questão da propriedade. Segundo o Código Comercial brasileiro de 1850, uma embarcação só usufruía dos favores e privilégio da navegação brasileira se pertencesse aos súditos do Império e dela não participasse nenhum estrangeiro. Ao passo que todo cidadão nascido no Brasil poderia adquiri-la, apenas quem fosse negociante poderia armar o navio e expedir documentos.

¹⁹⁴ BRASIL, Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório do ano de 1863, apresentados à Assembleia Geral Legislativa na 2ª sessão da 12ª legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1864, A-I

¹⁹⁵ Há uma extensa bibliografia sobre as repercussões dos tratados de 1810. Uma revisão importante sobre tais leituras conferir CHAVES, Claudia Maria das Graças e RABELO, Pedro Henrique de Mello. *Uma revisão do Tratado de 1810: soberania, mercado e projetos políticos no Brasil (1808-1825)*. http://www.seo.org.br/download/download?ID_DOWNLOAD=54

¹⁹⁶ BRASIL, Governo do. *Decreto de 30 de maio de 1836*. Mandando que na organização das Mesas de Diversas Rendas da Corte, Bahia e Pernambuco, se observas a tabela e regulamento anexo. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1861, parte 1, p. 34.

¹⁹⁷ BRASIL, Governo do. *Decreto de 22 de junho de 1836*. Mandando observar nas Alfândegas do Império o regulamento anexo. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1836, p. 100.

¹⁹⁸ Idem.

¹⁹⁹ Essas proibições mantiveram-se, grosso modo, até meados dos anos 1860, quando uma série de monopólios comerciais passaram a ser revistos pelo governo imperial, assunto que será pormenorizado no capítulo 3.

Dois anos após a abertura da navegação de cabotagem, o relatório da Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda informou que a abertura da navegação havia sido prorrogada por mais um ano pela aprovação do decreto nº 4285 de 5 de dezembro de 1868.²⁰⁰ Além disso, o relatório mencionou a repercussão da abertura da navegação no movimento geral da cabotagem, informando que foram poucos os navios estrangeiros que haviam participado do comércio de cabotagem. No caso da província de Pernambuco, por exemplo, “desde maio até dezembro de 1868, 191 embarcações estrangeiras, sendo 4 vapores com 4.544 toneladas e 187 navios a vela com 44.934 toneladas”²⁰¹.

Sobre a generalização dos vapores na navegação de cabotagem, cabe salientar que seguindo uma tendência mundial, a participação dos vapores no transporte de carga cresceu a partir do meado do século XIX, principalmente após a década de 1860²⁰². Informações publicadas por Sebastião Ferreira Soares, e trabalhadas por Renato Marcondes, para o comércio marítimo brasileiro revelam que as embarcações a vela ainda compreendiam 71,4% do total, entre 1870-73, entretanto, nesses mesmos anos, os vapores representavam, aproximadamente, 66,2% da tonelagem.²⁰³ Esses números evidenciam que já na década de 1870, a maioria das trocas do comércio marítimo foi feita em navios a vapor. Como salientou Renato Marcondes, nesses anos, cada vapor deslocou, em média, um peso superior mais de 10 vezes a uma vela.²⁰⁴ Além disso, no início da década de 1870 quase dois terços da cabotagem brasileira já era realizada por meio de embarcações a vapor.²⁰⁵

Ao investigarmos o período inicial de generalização do uso de navios a vapor no Brasil, podemos afirmar que a província de Pernambuco iniciou tardiamente a implantação da base

¹⁹⁹ Código Comercial do Brasil e os regulamentos para a sua execução, com referência aos artigos dos mesmos regulamentos. Rio de Janeiro: Typografia Episcopal de Antonio Gonçalves Guimarães & Companhia, 1862, p.100-102.

²⁰⁰ BRASIL, Governo do. *Decreto de 05 de dezembro de 1868*. Prorroga até o fim de dezembro de 1869 as disposições que permitam as embarcações estrangeiras o serviço de cabotagem. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, p. 604.

²⁰¹ BRASIL, Ministério da Fazenda. *Proposta e Relatório do ano de 1868*, apresentados à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 14ª legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1869, p. 48.

²⁰² Sobre a transição “gradual” da navegação à vela para a o vapor. CF: MILNE, Graeme J. *Trade and traders*. Op. cit.

²⁰³ MARCONDES, O mercado brasileiro. Op. cit., p. 151

²⁰⁴ Idem

²⁰⁵ Ibidem

técnica do vapor na navegação de cabotagem. Como será observado no capítulo 2, no que se refere a cabotagem, a iniciativa de regularização da navegação a vapor em Pernambuco tomou regularidade após o início das atividades da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor.

Capítulo 2 - A criação da primeira companhia de navegação a vapor em Pernambuco (c. 1850-c. 1860)

2.1 A Praça de Comércio de Pernambuco, a cidade do Recife e seu porto

*“Recifum, à qual com toda a propriedade pudéramos denominar Trípoli, é grandíssima, populosa e comerciante [...] esta ilustre e florente vila é a capital da província e residência de seu governador; de um Ouvidor, de um Intendente da Marinha, um Juiz de Fora, cada um com várias inspeções. Tem tribunal da administração da fazenda real. Três professores régios de latim, um de filosofia, outro de Eloquência e Política”.*²⁰⁶

Esta entusiasta descrição do Recife evidenciou que já nas primeiras décadas do século XIX, a cidade não era mais uma velha vila colonial, e sim um agrupamento urbano em movimento e expansão. No Recife oitocentista o ritmo da vida cotidiana era, em grande parte, influenciado pelo movimento do porto e pelos interesses mercantis que ali existiam.

Em 1793, o *Diccionario da Lingua Portuguesa* mencionava que a palavra *Praça* era consagrada como o corpo dos negociantes da cidade.²⁰⁷ Os espaços urbanos compreendem caracterizações das mais diversas naturezas. Para Fernand Braudel, a denominação *Praça de Comércio* designa uma maneira de classificar as formas urbanas a partir de suas características econômicas.²⁰⁸ Como já foi ressaltado, a questão do vocabulário apresenta maior importância nas sociedades onde “as coordenadas das posições sociais eram dadas pela indicação de privilégios e de estatutos particulares”.²⁰⁹

O caráter econômico do referido termo foi também evidenciado nos estudos de Eugene Ridings sobre a origem e a organização dos grupos de interesses econômicos no Brasil, durante o século XIX. De acordo com este autor, o termo *Praça do Comércio* era o nome dado a uma localidade, originalmente a praça central da cidade, local de encontro dos comerciantes e da realização de diversas transações mercantis. A denominação *Praça do Comércio* carregava em seu significado “tanto a representação legal do grupo das pessoas atuantes no comércio, perante o governo, quanto era o nome dado a seu local de reunião”.²¹⁰

²⁰⁶ CASAL, Aires de. *Corografia Brasileira*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1947, tomo II, edição fac-similar, p.17.

²⁰⁷ *Diccionario da Lingua Portuguesa*, 1793, tit.II, p. 226 apud PEDREIRA, Jorge M. V. Os homens de negócios da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social. Lisboa, Dissertação de doutoramento em Sociologia. Universidade Nova de Lisboa, 1995, p. 77.

²⁰⁸ BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: século XV-XVIII*. Tomo 1. Tradução de Maria Antonieta Magalhães Godinho. Lisboa – Rio de Janeiro: Edições Cosmos, 1970, p. 435.

²⁰⁹ PEDREIRA, Jorge M. V. Os homens de negócios. Op. cit., p. 81

²¹⁰ RIDINGS, Eugene. *Business*. Op. cit. p.19, (tradução nossa).

Um ano após a chegada da família real à cidade do Rio de Janeiro, o príncipe regente D. João VI manifestou, por meio do Alvará de 15 de julho de 1809 seu desejo de construir as instalações para uma praça de comércio na sede da Corte, local onde “se ajuntem os negociantes a tratar das suas transações e empresas mercantis”.²¹¹ Já em 1811, o governo imperial autorizou a construção da praça de comércio na cidade de Salvador, obra reivindicada pelos negociantes locais desde a chegada de D. João VI ao Brasil.²¹² A construção das praças comerciais nas principais cidades brasileiras não demonstrou somente a preocupação governamental com as comunidades de mercadores nas cidades, “mas evidenciou o reconhecimento do seu desenvolvimento e da sua consciência corporativa no despertar da abertura da abertura econômica brasileira, no princípio do século XIX”.²¹³

A característica comercial conferida a algumas cidades brasileiras já era evidente nos tempos do Brasil Colônia. De acordo com Braudel, em análise dedicada às cidades coloniais ibéricas, o autor afirma que:

“Não há nesta América cidades estritamente comerciais, ou então estão em posição inferior: por exemplo, Recife – a cidade comercial – levanta-se ao lado da cidade aristocrática Olinda, a dos grandes proprietários de plantações, senhores de engenho e senhores de escravos”.²¹⁴

Na primeira metade do século XIX, o Recife possuía uma série de características comuns a outras cidades brasileiras - como Rio de Janeiro e Salvador – que exerciam a função de capital e de principal região portuária local.

Nesse sentido, é bom destacar que conforme salientou Karl Polanyi, em estudo sobre os portos de comércio nas primeiras sociedades, mesmo antes dos tempos modernos, “uma instituição típica do comércio exterior era um arranjo portuário capaz de lidar com as exigências de segurança do comércio sob as condições iniciais do Estado”. Esta instituição, Polanyi chamou de *porto of trade*, ou porto de comércio. Tais portos situavam-se, via de regra, em sítios costeiros ou ribeirinhos, onde enseadas e extensas lagoas facilitavam o transporte por terra. No porto de comércio, “a administração [governamental] prevaleceu sobre o procedimento econômico da competição” e por isso, o porto de comércio por ser compreendido como “uma

²¹¹ BRASIL. Alvará de 15 de Julho de 1809. Estabelece contribuições para as despesas da Real Junta de Comércio, Agricultura, Fabricas e Navegação. Coleção das Leis do Império de 1809. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, pg. 93.

²¹² MATTOSO, Kátia M. de Queiros. Bahia, Século XIX: uma Província no Império. Ed. Nova Fronteira, Rio de Janeiro, 1992, p. 487

²¹³ RIDINGS, Eugene. Business interest. Op. cit., p. 15, (tradução nossa).

²¹⁴ BRAUDEL, Civilização material, economia e capitalismo: século XV-XVIII. Tomo 1..., p. 440.

instituição universal do comércio exterior anterior ao estabelecimento dos mercados internacionais”.²¹⁵

Uma cidade pode ser durante um determinado período um centro de distribuição e abastecimento de produtos para outras localidades. Para além das funções comerciais, durante a trajetória de cada espaço, algumas localidades caracterizam-se pela atração que exercem sobre outros espaços de sociabilidade e sobre os indivíduos. Neste sentido, concordamos com Renata Maucher sobre a importância da cidade e da sua capitalidade, quando esta destaca que

a cidade é o lugar da ordem social e política, é o espaço da convivência social por excelência e é o lugar da representação e do exercício do poder. Por outro lado, a cidade é também o polo hierárquico de organização do território, é o centro a partir de onde se estabelece o controle das áreas circundantes. Mais que isso, é o centro a partir de onde se identificam as relações com estas mesmas áreas.²¹⁶

As localidades portuárias, inseridas em suas respectivas *zonas de comércio*, destacaram-se “*as the region from which exports were sent to the entrepôt for shipment abroad and into which it distributed imports*”.²¹⁷ A menção a determinada zona de comércio podia indicar a pretensão de nomear uma unidade geográfica específica. Por exemplo, o Congresso Agrícola do Recife (1878) convocou todos os produtores cujas mercadorias de exportação são embarcadas da praça do Recife. Tal convocação foi dirigida aos produtores agrícolas das províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas.²¹⁸

O primeiro registro documental da localidade do Recife – o chamado foral de Olinda (1537) - fez referência aos arrecifes de granito que colaboraram para “sua função portuária e deram-lhe as condições potenciais para de sua ascensão econômica sobre Olinda”²¹⁹. Como

²¹⁵ POLANYI, Karl. Primitive, archaic and modern economies: essays of Karl Polanyi. Edited by George Dalton. New York: Doubleday & Company, INC, 1968, p. 238-239, (tradução nossa).

²¹⁶ ARAÚJO, Renata Malcher de. A Razão na selva: Pombal e a reforma urbana da Amazônia. *Camões. Revista de Letras e Culturas Lusófonas*, n° 15-16, janeiro-junho 2003, p. 151 apud BICALHO, Maria F. O Rio de Janeiro: uma capital entre dois impérios, 2008, p. 3. Disponível: http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4205238/4101467/palestra_maria_bicalho.pdf

²¹⁷ Até o princípio do século XIX, as maiores *zonas de comércio* brasileiras eram polarizadas pelos portos do Rio de Janeiro, Salvador, Recife e São Luís. As *trade areas*, ou zonas de comércio, transformaram-se intensamente ao longo do Oitocentos. O porto de Santos, por exemplo, ascendeu vertiginosamente em importância comercial nesse período. Cf. RIDINGS, op. cit. Sobre a organização e criação do porto de Santos, verificar: HONORATO, Cezar. O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914), São Paulo-Santos: Hucitec, 1996.

²¹⁸ IAGHP, Sociedade Auxiliadora da Agricultura de Pernambuco. Trabalhos do Congresso Agrícola do Recife em Outubro de 1878, Recife: M. F. de Faria & Filhos, 1879.

²¹⁹ A respeito da atividade portuária da localidade do Recife e sobre sua função para o escoamento da produção das unidades agrícolas, cf. ALMEIDA, Suely C. C. de. A Companhia Pernambucana de Navegação. Dissertação de mestrado em História, PPGHIS/UFPE, 1989, p. 22-25; BERNARDES, Denis A. de M. O patriotismo constitucional: *Pernambuco, 1820-1822*, São Paulo: HUCITEC/FAPESP, 2006, p. 96; CARVALHO, Marcus J.M. de. *Liberdade: rotinas do escravismo no Recife (1822-1850)*. 2ª ed., Recife: Editora Universitária UFPE, 2010.

ressaltou Evaldo Cabral de Mello, “o Recife deveu sua fortuna histórica à função de entreposto e à dominação comercial da área que se poderia designar por Nordeste recifense”.²²⁰ No Brasil, a integração territorial e a comunicação inter-regional foram marcadas pelo arquipélago de portos que se estabeleceram durante a ocupação do litoral, fazendo com que as principais cidades se localizassem ao longo da costa.

O mapa 2, abaixo, mostra parte da planta da cidade do Recife produzida pela diretoria de Obras Públicas na década de 1850. Nela estão destacadas algumas localidades importantes como os bairros da Boa Vista, Santo Antônio e Bairro do Recife, naquela época os três maiores adensamentos urbanos da cidade.²²¹ No Bairro do Recife, a porção mais oriental da cidade, localizavam-se o Porto do Recife e a Praça de Comércio, além de muitas das mais importantes casas de comércio de importação/exportação, além de seus respectivos trapiches e armazéns.



Mapa 2: Elisário/Mamede. Planta dos bairros do Recife, Santo Antônio e Boa Vista. 1856.

(A localização dos pontos destacados no mapa - Arrecifes, Bairro do Recife, Boa Vista e Santo Antônio - tem origem na legenda da figura, que aparece em seu formato original). Fonte: Atlas Histórico de José Luiz da Motta Menezes, Recife: FUNDAJ, Ed. Massangana, 1988, p. 41

A figura 5, Anexo - 6 apresenta uma imagem da capital pernambucana na década de 1860 segundo o desenho de L. Schlappriz e litografia de F. H. Carls. O último, atuou como

p.17-23; SOUZA, George C. Tratos e Mofatras: *o grupo mercantil do Recife colonial (c.1654 – c. 1759)*. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012, p. 50.

²²⁰ A dominação comercial experimentada pelo porto do Recife sobre sua hinterlândia, estabeleceu um monopólio comercial exercido por cima das divisões administrativas, capitanias da América portuguesa e, depois, províncias do Império. Cf. MELLO, Evaldo Cabral de. *Um imenso Portugal: história e historiografia*, São Paulo: Editora 34, 2002, p. 179.

²²¹ CARVALHO, Marcus J. M. *Liberdade*. Op. cit., p. 42.

gravador, produzindo numerosas estampas retratando o Recife Oitocentista, quase todas desenhadas pelo primeiro. A litografia denominada *Bolsa de Pernambuco* ilustra, em sua porção central, ao fundo, o prédio da Associação Comercial Beneficente²²², que se vê dominando a estampa.²²³ No lado esquerdo desta, podemos perceber a existência de barcos à vela e outras embarcações, indicando que a parte lateral do edifício devia ser banhada pelas águas da maré. De acordo com Estevão Pinto (1940), este prédio ficava “na rua do Trapiche, depois chamada do Comércio, em frente à praça deste último nome”.²²⁴ A imagem demonstra a proximidade presumida entre a Praça do Comércio, a Associação Comercial e a região portuária da cidade naquele período.

Já a figura 6, Anexo – 7, ilustra a entrada do Porto de Pernambuco, com destaque para a parte esquerda da imagem, onde aparecem um trapiche e algumas construções arquitetônicas, como sobrados de tamanhos distintos. A materialidade do espaço urbano, suas ruas, seus edifícios, a maneira como as casas se colocavam e estavam em face uma das outras, colocavam sob o olhar de todos os movimentos da cidade em seus vários aspectos. Além disso, a própria dimensão do espaço urbano, o gabarito das construções, e, dependendo da posição do observador, “a visão do horizonte do porto e dos mastros e velas dos navios ancorados ou passando ao largo, faziam com que logo se soubesse o que estava a se passar nas ruas”.²²⁵

A navegação marítima foi tão importante para o desenvolvimento econômico das províncias litorânea quanto foi o transporte fluvial para outras regiões brasileiras.²²⁶ Por conseguinte, a existência de uma *entrepôt*, inserida numa ampla zona de comércio, foi um elemento de estímulo para a atuação dos grupos de interesses econômicos ao longo do século XIX. Uma *entrepôt* deve ser entendida no âmbito das relações socioeconômicas que se estabelecem internamente, bem como pela elevada conectividade que ela mantém com outros

²²² A Associação Comercial de Pernambuco foi considerada entidade beneficente por decreto do governo Imperial de 14 de agosto de 1854, passando a se chamar, a partir desta data, Associação Comercial Beneficente. Cf. ACP. *Atas das Sessões da Diretoria*, 1851-1867, f.32v-33.

²²³ A partir de uma visualização ampliada da figura, pode-se averiguar que no frontispício do prédio central lê-se o nome *Associação Commercial Beneficente*.

²²⁴ PINTO, Estevão. A Associação Comercial de Pernambuco. Edição fac-similar do livro comemorativo do seu primeiro centenário (1839-1939): Oficinas Gráficas do Jornal do Comércio, Recife, 1940, p. 295.

²²⁵ BERNARDES, Denis A. de M. O patriotismo constitucional. Op. cit., p. 99.

²²⁶ De acordo com Eugene Ridings, a navegação de cabotagem manteve-se “como o mais eficaz elo de comunicação entre as diversas regiões do território brasileiro, até o início do século XX, além de ter sido tão importante para a manutenção, ou expansão das zonas de comércio, quanto o transporte ferroviário”. Cf. RIDINGS, op. cit., p. 249, (tradução nossa)

espaços. A localização inicial de uma *entrepôt* é marcada pelo tipo de transporte responsável pela integração territorial.²²⁷

A partir do porto do Recife eram desencadeados os movimentos de entrada e saída de produtos nacionais e estrangeiros, além de numerário sob a forma de moedas, o que foi determinante para o ritmo das transações comerciais locais. Entretanto, é importante destacar que o nível de monetização²²⁸ da economia brasileira ainda era reduzido e bastante concentrado no início do Oitocentos. Peláez e Suzigan (1976), utilizando os dados produzidos em 1833 pela Comissão de Inquérito que examinou o problema da introdução de moedas de cobre no meio circulante, verificaram que havia cerca de 16.605 contos de moedas de cobre no Império em 1825, das quais cerca de “14.600 contos circularam na cidade do Rio de Janeiro”.²²⁹

Decerto, ao longo do século XIX, a concentração da circulação monetária brasileira acompanhou a desigualdade na participação das regiões no comércio marítimo. Além do intercâmbio monetário, no porto do Recife foi estabelecido um fluxo para o comércio marítimo nacional, uma vez que as importações e exportações regionais passavam pelo controle da Alfândega de Pernambuco - órgão regulador das atividades portuárias cuja existência era condição *sine qua non* para a participação de um porto no comércio de importação/exportação²³⁰. Era também na região portuária da cidade que estava localizada a Praça do Comércio de Pernambuco.

Do Forte do Mattos por diante vem os trechos que terminavam na Travessa do Corpo Santo, ocupada pelo Trapiche do Pelourinho, que deixando uma estreita passagem longitudinalmente, disposta, chegava até ao mar, em cuja face tinha os seus guindastes de madeira sobre um pequeno lanço de cais, situado um pouco aquém do atual; e em seguida a este trecho começavam os aterramentos feitos para as construções do lado de leste da antiga Rua do Trapiche, depois do Comércio e na qual se viam – as casas da Alfândega das Fazendas – até que se prolongaram até a Lingueta, ou Siculé, como se chamava em 1750, recebendo depois a imposição do nome de Praça de Comércio.²³¹

No mapa 3, a planta do Bairro do Recife e do Porto de Pernambuco ilustra uma representação da região portuária da cidade. A rua do Comércio - que antes de 1870 chamava-

²²⁷Sobre o termo *entrepôt* ver: SILVEIRA, Patrícia Gomes da. A Metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822. Dissertação de mestrado em Geografia, UFRJ, 2012

²²⁸A monetização foi definida como a “transição da economia de subsistência para a economia de exportação (com superávit de produção exportável), depois transformada em economia industrial”. Cf. PELÁEZ, C. M.; SUZIGAN. História monetária do Brasil: análise política, comportamento e instituições monetárias, Rio de Janeiro: IPEA/INPES. 1976, p. 21.

²²⁹Ibidem, p. 61.

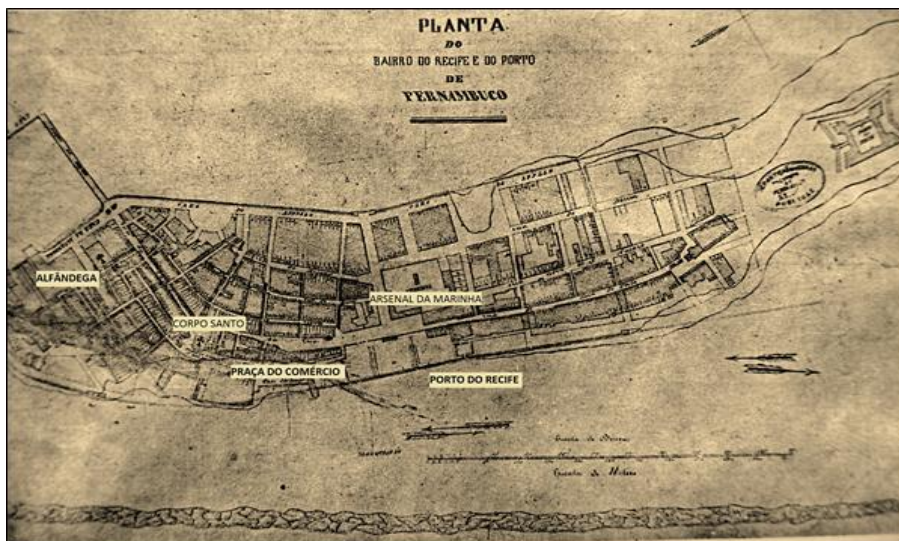
²³⁰RIDINGS, op. cit.

²³¹COSTA, Pereira da. Anais Pernambucanos, 1965, v. 2, p. 122

se rua do Trapiche - era o caminho que, passando pelo Corpo Santo, transcorria do Cais da Alfândega até o antigo Cais da Lingueta, local posteriormente chamado de Praça de Comércio. O porto do Recife, outrora “uma língua de areia entre as águas dos rios e do mangue, um mero povoado (...) com guardas ou servidores de improvisados trapiches onde se guardava mercadorias”²³², destacou-se como um dos pontos mais ativos no comércio marítimo brasileiro no século XIX.

Na região portuária, as mercadorias exportadas ou importadas eram depositadas em trapiches, muitos dos quais pertencentes a negociantes de grosso trato. Aos donos dos trapiches cabia “o dever de registrar as mercadorias recebidas, assim como seu peso, qualidade, quantidade e nome de quem as enviava”.²³³ Katia Mattoso (1992), destacou que na Salvador Oitocentista havia três categorias de trapiches: “os que recebiam produtos destinados à exportação, como açúcar, fumo, café, algodão e cacau; os que recebiam mercadorias variadas, como farinha, açúcar, café, e aqueles que guardavam produtos inflamáveis”.²³⁴

Mapa 3: Elisário/Mamede. Planta do Bairro do Recife e do Porto de Pernambuco.



(A localização dos pontos destacados no mapa tem origem na legenda da figura, que aparece em seu formato original)

In: MENEZES, José Luiz da M. **Atlas Histórico**. Recife: FUNDAJ/Ed. Massangana, 1988, p. 41

²³² SETTE, MÁRIO. O Porto do Recife, Recife: Prefeitura Municipal do Recife, 1945, p. 8.

²³³ MATTOSO, Katia M. de Queiroz. Bahia. Op. cit., p. 482.

²³⁴ Idem.

Em 1837, algumas ruas foram reformadas nas imediações da Praça do Comércio de Pernambuco por iniciativa “dos capitalistas desta Praça João Pinto de Lemos, Elias Baptista da Silva e Ângelo Francisco Carneiro”²³⁵. Vale salientar que no entorno da praça estava localizado o caminho utilizado para a carga e a descarga das mercadorias que passavam pelo porto do Recife, além de congregar endereços conhecidos pela permanência dos escritórios das casas comerciais de grosso trato da cidade. A fim de facilitar o transporte dos produtos comercializados, os negociantes locais buscaram interferir na organização das áreas urbanas em que operavam, “caracterizando-se como uma prática comum a outras praças comerciais brasileiras”.²³⁶

A necessidade da construção de um local específico para reunião dos negociantes, ou seja, uma Praça do Comércio na cidade do Recife, foi transmitida pelo corpo mercantil por meio de publicações nos jornais da província. Em 1846, o apelo para tal construção foi transmitido em uma coluna publicada no Diário de Pernambuco. Nela, afirmavam os negociantes locais que:

“Um porto de comercio como o da nossa cidade, visitado anualmente por mais de 260 navios estrangeiros, afora as embarcações nacionais, quer de guerra, quer mercante ou de cabotagem, que constantemente ancoram nas águas do Recife; uma praça como a nossa, cujas transações de importação e exportação realizadas excedem anualmente 14.000 contos, ainda não tem um edificio especial, onde os tratos do comercio se passem, ainda não possui um ponto público consagrado à assembleia dos negociantes”.²³⁷

De acordo com o relato, a cidade do Recife, entreposto regional importante tanto por sua relevância no comércio marítimo e de cabotagem quanto pelo volume significativo de suas trocas mercantis, ainda não contava com um local apropriado para os encontros dos negociantes, naquele período. Ainda segundo o documento, boa parte das transações mercantis ocorriam “no meio da rua, ou pelas portas dos armazéns, sem garantias de ajuste para as partes”²³⁸, mesmo depois que “a administração do Barão da Boa Vista destinara ao comércio uma das galerias superiores da casa da Alfândega, para lhe servir de praça provisória”²³⁹. No espaço destinado a servir de praça provisória, teria se instalado a Associação Comercial de Pernambuco.

A Associação Comercial de Pernambuco (ACP) foi fundada no Recife, em 1839, cuja primeira sede localizava-se “na casa da Praça do Comércio, onde estava situada a Mesa das

²³⁵ COSTA, Pereira da. *Anais Pernambucanos*. Op. cit., p. 159.

²³⁶ RIDINGS, Eugene. *Business interest*. Op. cit. p.35, (tradução nossa).

²³⁷ *Diário de Pernambuco*, 07/01/1846, nº 6, p.2.

²³⁸ *Idem*.

²³⁹ *Idem*

Diversas Rendas da Alfândega de Pernambuco”²⁴⁰. Tinha entre outras funções, o dever de registrar em seus livros as entradas e saídas das embarcações que passavam pelo porto do Recife²⁴¹. Nesses registros são encontrados o nome das embarcações, seus consignatários, tonelagem, natureza da carga e informações sobre os portos de origem e de destino das embarcações listadas. Tal fato evidencia a amplitude do controle que a referida associação exercia sobre a movimentação portuária da província.²⁴²

Dentro das especificidades da praça comercial do Recife, desde o século XVIII, a centralização exercida por ela em relação não só a exportação dos produtos pernambucanos, como também as importações de mercadorias europeias que satisfaziam a demanda de toda a região, restringia ali os ativos de comércio, e, por conseguinte, boa parte das atividades comerciais internas, isto é, o comércio entre o porto do Recife e o interior e as outras capitanias, como bem ressaltou George de Souza:

La comunidad mercantil recifense, que estuvo fuertemente, extendía su red de negocios por una amplia área geográfica que incluía las capitanías anexas al norte (Paraíba, Rio Grande do Norte y Ceará) y los puertos suministradores de esclavos en África, especialmente Angola, o incluso el extremo sur de la colonia.²⁴³

As unidades agrícolas (e seus proprietários), ligadas ou não às produções da cana de açúcar e algodão – os dois produtos de maior valor comercial exportados por Pernambuco durante boa parte do século XIX –, tornavam-se “reféns” do predomínio do sistema de adiantamento de provisões ou da troca simples de mercadorias. Por estes meios, lavradores e senhores de engenho mantinham um sistema de conta corrente com os comissários: os *intermediários*. Um processo que trazia altos lucros aos bolsos destes últimos, sem que houvesse, para tanto, um direto comprometimento seu com o sistema produtivo, uma vez que controlavam o capital-dinheiro do produtor, determinando inclusive a expansão ou a retração de seus negócios.

O sistema de crédito ao produtor não era uma particularidade da praça comercial do Recife. A concatenação “fazendeiro/comissário/comerciante” foi uma característica comum a

²⁴⁰ BN, Diário de Pernambuco, 01/08/1839, nº. 161, p. 3

²⁴¹ AACP, Livro de Atas, 1839 – 1851, p. 3.

²⁴² O mesmo acontecia em outras associações, como a do Rio de Janeiro. Na ausência de outras instituições adequadas, as associações comerciais brasileiras mantinham as informações marítimas. Dispunham dos regulamentos náuticos, além de terem acesso às cartas marítimas e a localização dos faróis da costa brasileira. Possuíam também informações sobre a navegação em águas europeias. Cf. RIDINGS, op.cit., p. 300, tradução nossa.

²⁴³ SOUZA, George Felix Cabral de. La cámara municipal de Recife (1710-1822): perfil de una elite local em la América portuguesa. Boletín Americanista, Año LVIII, n. 58, Barcelona, 2008, p. 72

todas as economias regionais do Império²⁴⁴. Entretanto, a concentração de casas comerciais a um só tempo exportadoras e importadoras gerou na Praça do Recife uma espécie de coincidência entre os sacadores e tomadores de câmbio. Fato que, por sua vez, remete a outro aspecto da economia monetária pernambucana: a particularidade de suas taxas de câmbio frente aos demais portos brasileiros. Se comparadas as operações comerciais entre Recife e Londres com as estabelecidas entre o Rio de Janeiro e aquela mesma praça no exterior, sobressai a maior valorização do mil-réis em relação à libra na praça nortista. Destarte, constata-se que em Pernambuco a moeda nacional permaneceu, com eventuais exceções, até meados do século XIX, mais valorizada do que no Rio de Janeiro ou na Bahia.²⁴⁵

Uma das particularidades do setor regional financeiro liderado por Recife, em comparação aos setores das praças mercantis de Rio de Janeiro e Salvador, está no atraso que demonstrou a cidade no processo de instalação dos bancos comerciais. Até por volta de 1850, nenhuma sociedade bancária havia entrado em atividade em Pernambuco, diferentemente da Corte e da Bahia, locais onde já era intensa a incorporação de bancos e casas bancárias²⁴⁶. Segundo Levy e Andrade, tal fenômeno se justifica pelo fato de as casas comerciais e bancárias (entre elas as comissárias, as de descontos e as de importação-exportação) permanecerem exercendo satisfatoriamente as funções de bancos. O capital usurário permaneceu, como pontuaram as autoras ainda, garantindo a hegemonia nas relações de financiamento da economia pernambucana.²⁴⁷

A migração de capitais, outrora aplicados no tráfico internacional de escravos, verificada também em Pernambuco, engendrou possivelmente um reinvestimento, após a promulgação do conjunto de legislações de 1850²⁴⁸, em setores estratégicos da economia como os da

²⁴⁴ No caso do café fluminense, temo os comissários de café, e seu papel de intermediário. Cf. STEIN, Stanley L. *Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba*. Tradução de Edgar Magalhães. São Paulo: Brasiliense, 1961; SWEIGART, Joseph E. *Coffe factorage and the emergence of a Brazilian Capital Market, 1850/1888*. New York: London: Garland Publishing, 1987; FERREIRA, Marieta de Moraes. *A crise dos comissários de café no Rio de Janeiro*. Niterói, 1977. Dissertação (mestrado em História). UFF/PPGH.

²⁴⁵ BRASIL. “Comissão de Inquérito Sobre o Meio Circulante”. Relatório da Comissão de Inquérito nomeada por aviso do Ministro da Fazenda de 10 de Outubro de 1859, p. 23.

²⁴⁶ A respeito da diferença entre bancos e casas bancárias cf. GUIMARÃES, op. cit., p. 42.

²⁴⁷ LEVY, Maria Bárbara & ANDRADE, Ana Maria. Fundamento do Sistema Bancário no Brasil (1834-1860). Estudos Econômicos, n° 15, 1985, p. 29.

²⁴⁸ A abolição efetiva do tráfico internacional de escravos só se tornou viável após a aprovação do decreto 581 de 04/09/1850, também conhecida como Lei Eusébio de Queiroz; a lei Anti-Tráfico. Ver: RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil” (1808-1850)*. Campinas: Ed. UNICAMP, 2000, p. 96. Para Carlos Gabriel Guimarães, o Código Comercial, Lei nº 556 de 25/06/1850, criou as condições políticas, econômicas e jurídicas para o fim do Tráfico Transatlântico de Escravos e a Lei de Terras, ambas em setembro de 1850. GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *A presença inglesa nas Finanças e no Comércio no*

infraestrutura, da indústria – atraiu, sem dúvida, tais fundos”²⁴⁹. Alguns historiadores destacaram quanto ao provável destino dos capitais negreiros e a possibilidade de sua transferência para a esfera da circulação, via instituições bancárias, em virtude da existência de “emissões crescentes lançadas por bancos fundados com capitais oriundos do tráfico de escravos”²⁵⁰.

Vale salientar que no contexto do comércio atlântico de escravos oitocentista, Pernambuco foi um dos cinco maiores locais de desembarques negreiros, uma vez que “Rio de Janeiro, Bahia e Recife foram, respectivamente, o primeiro, o terceiro e o quinto maiores centros do comércio transatlântico de escravos do mundo”.²⁵¹ Quanto ao quantitativo de escravos entrados em Pernambuco, Albuquerque, Vergolino e Versiani destacaram que:

“no período de vigência do tráfico no Brasil (1560-1856) desembarcaram 4.864.374 africanos no país e 853.833 africanos em Pernambuco. No Brasil, 2.054.725, ou 42%, desembarcaram no período de 1801 a 1850. Em Pernambuco, 259.054 ou 30%, desembarcaram entre 1801 e 1850, perfazendo uma média de 5 mil desembarcados por ano”.²⁵²

Assim, percebe-se que o volume da importação de escravos no século XIX foi bastante expressivo se comparado aos totais importados nos séculos anteriores em Pernambuco, indicando que tanto o financiamento quanto a organização do comércio negreiro eram atividades econômicas intensas nessa região. Vale destacar que a investigação das origens do capital empregado neste comércio se torna importante, não somente pela relevância dessa região dentro do esquema de financiamento das atividades negreiras, mas porque tal investigação pode oferecer indícios acerca das inversões dos capitais investidos no financiamento do comércio atlântico de escravos transferidos para outros setores da economia brasileira, no pós-1850.

Brasil Imperial: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Co. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Co. (1808-1840). São Paulo: Editora Alameda, 2012

²⁴⁹ EISENBERG, Peter. L. Modernização sem mudança: A indústria açucareira em Pernambuco (1840-1910). 1ª. ed. Campinas-SP: Editora Paz e Terra, 1977. p. 100.

²⁵⁰ Idem, p. 174. Eisenberg e outros historiadores compartilham da tese de Sebastião Ferreira Soares sobre o reinvestimento dos capitais do tráfico principalmente no setor de serviços. Cf. SOARES, Sebastião Ferreira. *Notas Estatísticas sobre a Produção Agrícola e Carestia dos Gêneros Alimentícios no Império do Brasil*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1977. p. 306. (a 1ª edição é de 1860)

²⁵¹ SILVA, Daniel B. Domingues da & ELTIS, David. “The Slave Trade to Pernambuco, 1561- 1851”. In: ELTIS, David e RICHARDSON, David (Ed.). *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*. New Haven: Yale University Press, 2008, p. 95-129.

²⁵² Os autores utilizam as informações da base de dados The Trans-Atlantic Slave Trade Database, patrocinada pela universidade de Harvard, que reúne grande volume de dados sobre o tráfico de escravos para as Américas. Cf. ALBUQUERQUE, Débora de Souza Leão; VERSIANI, Flávio Rabelo; VERGOLINO, José Raimundo Oliveira. *Financiamento e organização do tráfico de escravos para Pernambuco no século XIX, TD 1799*, Brasília: IPEA, 2012, pp. 1-18.

Nesse contexto, o Banco de Pernambuco²⁵³ foi fundado pela iniciativa de comerciantes do Recife.²⁵⁴ Além do estímulo que a fundação de um banco representou para a fluidez da circulação dos capitais na economia local pernambucana, a instituição financeira foi de aprazível serventia para alguns membros do partido conservador, que sempre estiveram envolvidos em negócios, uma vez que tinham “empenhado nos seus cofres suas próprias economias e capitais”²⁵⁵.

O Banco foi criado com o auxílio do presidente da província de Pernambuco, o conservador Vitor de Oliveira²⁵⁶, e sua presidência entregue ao também conservador Pedro Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, Visconde de Camaragibe, da poderosa família Cavalcanti de Albuquerque.²⁵⁷ Para Maria Bárbara Levy (1994), antes da criação do referido banco, as casas comissárias e o grande comércio de importação e exportação que operavam na praça do comércio do Recife, “exerciam as funções de banco até a disponibilidade de capitais, posterior à abolição do tráfico, que estimulou a incorporação do Banco de Pernambuco.”²⁵⁸

O processo de modernização da indústria açucareira promovido em Pernambuco, durante o século XIX não contou com a mobilização de capitais pelo produtor agrícola junto às instituições bancárias²⁵⁹. As incertezas no cumprimento dos compromissos financeiros adquiridos – tanto pelo fato de o setor agrário demonstrar certa vulnerabilidade em relação às vicissitudes do mercado mundial, quanto por razões que remetem à falta de regulamentação das hipotecas – foram equacionadas pela razão de que os entraves do recente modelo dificultavam a reversão dos bens imóveis do produtor em garantias de crédito. Donde se conclui que a influência do setor de fornecimento de capitais privados, muitas vezes personificado na figura

²⁵³ BRASIL, Decreto nº 888 de 22 de dezembro de 1851. Approva os estatutos do banco da Província de Pernambuco com algumas alterações. Collecção das Leis do Império de 1851. Tomo XII, Parte 1. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1852. pp. 415-418.

²⁵⁴ ROSAS, Suzana C. Os Emperrados e os Ligeiros: a história da Conciliação em Pernambuco, 1849-1857. Recife, 1999; RIDINGS, op. cit.; LEVY & ANDRADE, op.cit.; GUIMARÃES, op. cit.

²⁵⁵ ROSAS, op. cit., p. 97.

²⁵⁶ Vitor de Oliveira foi presidente da Província de Pernambuco entre 16 de junho de 1851 a 9 de março de 1852. Cf.: CARVALHO, Marcus J. M de.; GOMES, Flávio dos S.; REIS, João J. El alufá Rufino: tráfico, esclavitud y libertad em el Atlántico negro (c. 1822-c. 1853), Havana: Fondo Editorial Casa de las Américas, 2012, p. 242.

²⁵⁷ A respeito da família Cavalcanti de Albuquerque cf. CADENA, Paulo Henrique Fontes. *Ou há de ser Cavalcanti, Ou há de ser cavalgado: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801-1844)*. Recife. Ed. UFPE, 2013.

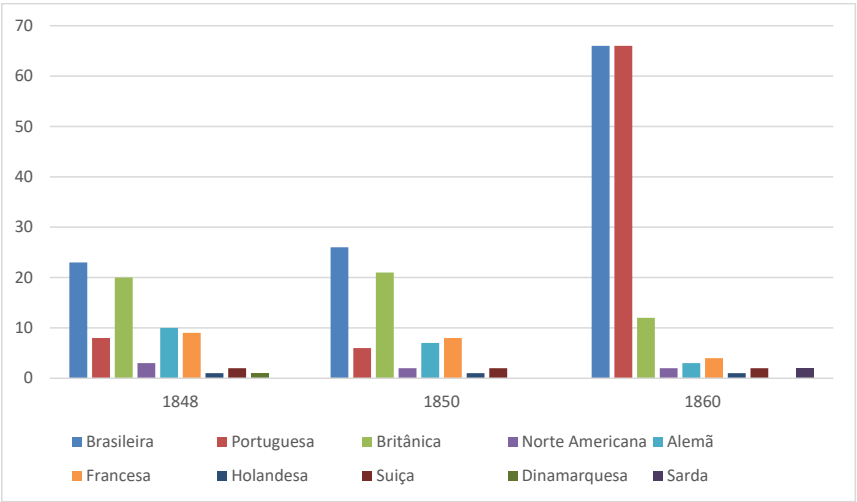
²⁵⁸ LEVY, Maria Bárbara. A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, P. 62

²⁵⁹ O mesmo aconteceu no Rio de Janeiro. Cf. LEVY (1994), op. cit; GUIMARÃES, op.cit.

do grande comerciante e do comissário de açúcar, era considerável para o equilíbrio da estrutura agroexportadora da economia local.²⁶⁰

O Almanack Commercial de Pernambuco, relativo ao ano de 1850, publicou uma lista de negociantes que, analisada pelo jornal *O Conciliador* de 18 de julho do mesmo ano²⁶¹, levantou a tese de que toda a força econômica do Império estava passando de novo “a mãos de trapicheiro e de outras figuras de comerciantes, muitos lusitanos, dos quais dependiam grande parte da agora só aparente nobreza agrária”.²⁶²

Gráfico 16: Nacionalidades e quantitativos dos negociantes da praça do comércio do Recife (1848, 1850, 1860)



Fontes: QUINTAS, Amaro. *O Sentido Social da Revolução Praieira*; APEJE, *Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e Civil para as provincias de Pernambuco, Paraíba, Rio. Grande do Norte, Ceará e Alagoas*, 1850; APEJE, *Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e Civil para as provincias de Pernambuco, Paraíba, Rio. Grande do Norte, Ceará e Alagoas*, 1860

²⁶⁰ MELLO, Evaldo Cabral de. *O Norte Agrário e o Império (1871-1889)*. Rio de Janeiro: TOPLIVROS, 1999, p. 110.

²⁶¹ *O Conciliador*- Peródico Nacional, Político e Noticioso entrou em circulação em 12/06/1850. Seu redator-proprietário era Inácio Bento Loiola, liberal e um dos fundadores do Partido da Praia em 1842, e ex-redator do jornal *A Voz do Brasil* (Nota 74). Defendia a nacionalização do comércio entre outros. Era crítico do Partido Conservador e anti-lusitano, e fazia oposição aos jornais *A Marmota Pernambucana* e *A União*. Cf. NASCIMENTO, Luiz do. *História da Imprensa de Pernambuco (1821-1954)*. vol. IV. *Periódicos do Recife, 1821-1850*. Recife: Un. Federal de Pernambuco, 1969. pp. 325-327

²⁶² FREYRE, Gilberto. *Sobrados*. Op. cit., p. 387.

A questão da concentração de casas comerciais ao mesmo tempo exportadoras e importadoras na praça comercial do Recife é justificada também pela proeminência de elementos estrangeiros nesse ramo comercial. De acordo com o Gráfico 16 acima, entre os negociantes que atuavam no Recife nos anos de 1848, 1850 e 1860, a grande maioria era composta por elementos estrangeiros. De acordo com as fontes, “no ano de 1848, apresentava no Recife 23 comerciantes brasileiros para 54 estrangeiros, dos quais 20 ingleses, 3 norte-americanos, 9 franceses, 10 alemães, 1 holandês, 2 suíços, 1 dinamarquês e 8 portugueses”²⁶³.

No ano de 1850 foram listados um total de 73 negociantes, sendo 26 brasileiros, seis portugueses, 21 ingleses, dois norte-americanos, oito franceses, sete alemães, um holandês e dois suíços²⁶⁴; já no ano de 1860 conta-se um total de 158 negociantes listados, sendo 66 brasileiros, 66 portugueses, 12 ingleses, dois norte-americanos, quatro franceses, três alemães, um holandês, dois suíços e dois sardos.²⁶⁵

O quantitativo acima demonstrado pelo gráfico 16 informa que, para o ano de 1860, aproximadamente 42% dos negociantes listados eram de origem lusitana, um aumento considerável no espaço temporal de 10 anos, se comparado com o percentual de cerca de 10% e 9 % para os anos de 1848 e 1850. Este percentual aumentaria ainda mais se considerássemos que boa parte dos negociantes de grosso trato declarados brasileiros, como também de indivíduos presentes em outras categorias mercantis, era composta pelos chamados “brasileiros adotivos”²⁶⁶, ou seja, indivíduos estrangeiros (de maioria portuguesa) que passaram por processo de redefinição de sua nacionalidade. Os negociantes ingleses foram o segundo grupo mais representativo, seguido pelos negociantes alemães e franceses.

O gráfico 17 abaixo demonstra a percentagem dos totais das receitas provenientes dos valores oficiais de gêneros importados e exportados pela província de Pernambuco em 1854 e 1860. Nele, verificamos que a Grã-Bretanha correspondeu ao principal destino das exportações pernambucanas, assim como os produtos ingleses foram o principal gênero de importação e consumo na província, correspondendo a 59,24% das importações e 40,6% das exportações do

Comentado [CdM2]: Comparação com a quantidade de negociantes estrangeiros no RJ. ?
No almanaque Laemert não há distinção entre as nacionalidades dos estrangeiro

²⁶³ QUINTAS, Amaro. *O Sentido Social da Revolução Praieira*. p. 151. Disponível em: www.revistas.usp.br/revhistoria/article/download/36396/39117

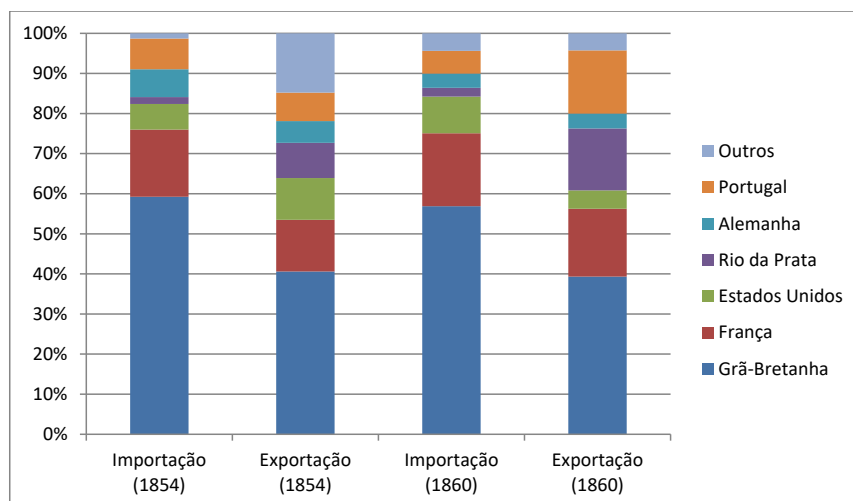
²⁶⁴ APEJE, *Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e Civil para as províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio. Grande do Norte, Ceará e Alagoas*, 1850, p. 303-304.

²⁶⁵ APEJE, *Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e Civil para as províncias de Pernambuco, Paraíba, Rio. Grande do Norte, Ceará e Alagoas*, 1860, p. 288-293.

²⁶⁶ Termo usado para designar os indivíduos estrangeiros que haviam passado por processos de redefinição da sua nacionalidade que ocorreram, principalmente, no momento da Independência do Brasil (1822), existindo até perto da Maioridade (1840) registros de adoções da nacionalidade brasileira feitos na Câmara Municipal do Recife. Ver: CÂMARA, op. cit., p. 48.

porto do Recife em 1854; e 56,88% das importações e 40,06% das exportações em 1860. Assim, verificamos que as importações oriundas da Grã-Bretanha se constituíram também no principal item das importações estrangeiras. É interessante salientar que apesar dos ingleses não serem o grupo de negociante estrangeiros mais numeroso, como constatamos pela observação do Gráfico 17 acima, as trocas comerciais com a Grã-Bretanha foram percentualmente maiores do que com qualquer outro país estrangeiro.

Gráfico 17 – Receita das importações e exportações do porto do Recife por país estrangeiro, 1854 e 1860, (percentagem)



Fonte: BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório do ano de 1854, apresentados à Assembleia Geral Legislativa na 3ª sessão da 9ª legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1855, p. N.49 e N.56.

A praça comercial do Recife foi a sede da primeira companhia de navegação a vapor de Pernambuco, criada em 1853, como a seguir veremos. No período da fundação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, o Recife contava com poucas instituições de crédito e bancárias, assim como boa parte dos negociantes de grosso trato era estrangeira. Este empreendimento reuniu negociantes de diversas nacionalidades e capitais de origens distintas que reproduziram um pouco da diversidade que compunha os grupos de interesses econômicos locais e seus circuitos de mercadorias e investimentos.

2.2 A criação e a incorporação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor

A Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor foi instituída pelo decreto nº 1.113

de 31 de janeiro de 1853 que concedeu a particulares o privilégio exclusivo para a criação de uma companhia para o estabelecimento da navegação a vapor regular entre os portos de Maceió e Fortaleza, com sede na cidade do Recife, Pernambuco.²⁶⁷

O privilégio foi concedido com base no decreto nº 632 de 18 de setembro de 1851, já anteriormente mencionado, que autorizou o governo a organizar companhias destinadas à navegação a vapor, garantindo o privilégio exclusivo por até vinte anos, concedendo a essas “uma subvenção anual de 60:000\$000 nos primeiros dez anos, e 40:000\$000 nos seguintes, ou aliás, se assim convier às companhias, a garantia de 8% do capital empregado”.²⁶⁸

A Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor teve seu estatuto aprovado em julho de 1854, de acordo com o parecer favorável emitido pela Seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado.

Estatutos da Companhia – Pernambucana-.

TÍTULO 1.

Da Companhia.

Art. 1º A Companhia – Pernambucana – tem por objetivo a navegação regular por Vapor desde o porto da Cidade do Recife até o de Maceió ao Sul, e o da Cidade da Fortaleza ao Norte, na forma do Decreto nº 1.113 de 31 de janeiro de 1853, e das condições da mesma data, a que ele se refere.²⁶⁹

O decreto estabeleceu sua incorporação, o montante do fundo social - estipulado em 600:000\$000 –, sua divisão por ações, além de cláusulas que definiram normas para a organização da assembleia de acionistas, lucros e dividendo, Conselho de Direção e Comissão de Exame.²⁷⁰ Conforme é característico das sociedades por ações, a Companhia Pernambucana foi uma sociedade anônima.²⁷¹ Neste consórcio estavam alguns dos principais negociantes de

²⁶⁷ BRASIL, Decreto nº 1.113 de 31 de janeiro de 1853. Concede a Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque e outros, representados por seu procurador João Pinto de Lemos Junior, privilegio exclusivo por vinte anos para a navegação por vapor entre o porto da cidade do Recife até o de Maceió ao Sul, e até Fortaleza ao Norte, com diversas escalas pelos portos intermediários. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, tomo XVI, parte II, p. 53.

²⁶⁸ BRASIL, Governo do. Decreto nº 632, de 18 de setembro de 1851. Autoriza o Governo a promover a organização de Companhias que empreendam a navegação por vapor em barcos próprios, não só para transporte de passageiros e malas, mas também para a condução de mercadorias. Coleção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Tipografia Nacional. 1851, tomo XII, parte 1, p.59

²⁶⁹ BRASIL, Governo do. Decreto nº 1.413, de 15 de julho de 1854. Aprova o estatuto da Companhia denominada – Pernambucana – que tem por fim o estabelecimento de Vapores entre o porto da cidade do Recife e os de Maceió ao sul, e até cidade de Fortaleza ao norte. Coleção das Leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1854, tomo XVII, parte 2, p.263.

²⁷⁰ Idem.

²⁷¹ Segundo Braudel, a sociedade por ações é caracterizada como uma sociedade apenas de capitais, pois, o capital social constitui uma única massa como que soldada a própria sociedade e os sócios possuem porções desse capital, partes ou ações. Os ingleses chamam a estas sociedades *Joint Stock Companies*, tendo a palavra stock o sentido de capital ou de fundos. Sobre as categorias de sociedades comerciais, cf: BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material...* vol.2. Op. cit., p.383-88.

grosso trato da praça comercial do Recife, que exerciam, concomitantemente, as mais diversificadas atividades na província de Pernambuco elencados no Quadro 6.

Quadro 6– Sócios fundadores da Companhia Pernambucana (1853)

Cargo	Nome	Atividades e titulação	Nacionalidade
Presidente	Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque	- Proprietário do Engenho Suassuna - Senador do Império e Ministro da Guerra (1840) - Barão e Visconde de Suassuna	Brasil
Secretário	José Jeronimo Monteiro	- Negociante - Diretor do Banco de Pernambuco	Brasil
Diretores	Manoel Gonçalves da Silva	- Negociante - Diretor do Banco de Pernambuco	Portuguesa, brasileiro naturalizado
	Fernando Bieber	- Negociante - Vice-cônsul de Hamburgo e Áustria	Prússia
	Elias Baptista da Silva	- Negociante - Cônsul dos Estado Pontifícios	Portuguesa, brasileiro naturalizado
	Manoel Ignácio de Oliveira	- Negociante - Diretor do Banco de Pernambuco	Portuguesa, brasileiro naturalizado
	João Pinto de Lemos	- Comendador da ordem de Cristo - Negociante	Portuguesa, brasileiro naturalizado

		- Diretor do Banco de Pernambuco	
	Manoel Joaquim Ramos e Silva	- Negociante - Comendador da Imperial Ordem da Rosa	Portuguesa, brasileiro naturalizado
	Francisco Antônio de Oliveira	- Barão do Beberibe - Comendador da ordem de Cristo - Negociante	Brasil

Fonte: APEJE, *Folhinha de Algibeira* ou Diário Ecclesiastico e civil para as provincias de Pernambuco, Parahiba, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas”, Typografia M. F. de Farias, 1848, 1850, 1851 e 1853.

No quadro 6 foram elencados os sócios fundadores da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor. Com exceção do presidente da empresa, todos os outros sócios foram mencionados nas listagens dos negociantes de grosso trato publicadas nos almanaques locais.

Todos os sócios destacados no referido quadro 6, além de atuarem como negociantes, exerceram também outras funções e atividades em paralelo com a gestão da companhia. Segundo Braudel, esses negociantes-capitalistas estavam no topo da hierarquia mercantil, numa esfera da circulação que lhes concederia o privilégio da polivalência e da não-especialização; esfera na qual ser negociante implicava na adaptação aos mais diversos tipos de ofertas e demandas estabelecidas pelo mercado. Para o historiador francês, eles eram os “detentores do controle do comércio de longa distância, do privilégio da informação, da cumplicidade do Estado e da sociedade”.²⁷²

Portanto, ao deslocarmos o foco analítico do grupo econômico representado pela Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, e enfatizarmos as ações individuais e estratégias²⁷³ a ela relacionadas, percebemos que não é possível avaliar a inserção socioeconômica dessa companhia, assim como a influência que exerceu localmente, sem uma

²⁷² BRAUDEL, op. cit., 2009, p. 353.

²⁷³ O conceito de estratégia refere-se à capacidade dos atores sociais de manipularem as situações sociais para aperfeiçoar os valores agregados nas próprias relações sociais. Tal conceito refere-se ainda às noções de status, gestão de recursos, escolhas e oportunidades. Ver: BARTH, Fredrik. Process and form in social life - selected essays of Fredrik Barth, vol.1, London: Routledge & Kegan Paul, 1981 125-126; LEVI, Giovanni, A herança imaterial. Trajetória de um exorcista do Piemonte no século XVII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2000, p. 45.

investigação da trajetória dos membros que compunham esse grupo e de suas redes de solidariedade e transações comerciais dentro e fora da província de Pernambuco.

Em primeiro lugar, é importante mencionar que alguns dos sócios da empresa estiveram diretamente ligados ao financiamento do comércio atlântico de escravos para o Brasil. Para Manolo Florentino, o comércio negreiro compreendia um mercado restrito com agentes econômicos personalizados e pequena concorrência, uma vez que os negociantes estavam, geralmente, atrelados uns aos outros através de créditos e sociedades.²⁷⁴ Entre os sócios fundadores da Companhia, o negociante Francisco Antônio de Oliveira, o Barão do Beberibe, foi também um grande traficante de escravos. Somente entre 1825 e 1835, Francisco Antonio consignou cerca de dezessete embarcações negreiras oriundas de diversos portos africanos com destino à província pernambucana.²⁷⁵ Amanda Barlavento Gomes verificou, em seu estudo sobre a trajetória de vida do Barão de Beberibe, que o negociante foi responsável pela introdução de 9.146 africanos em condição de escravos em Pernambuco, somente entre os anos 1822 e 1831.²⁷⁶

Não por acaso, outro sócio fundador da Companhia Pernambucana, o negociante Elias Batista da Silva, foi mencionado na documentação como financiador de quatro viagens destinadas à introdução de africanos, trazidos de portos da África Centro-Occidental e de Luanda, para Pernambuco.²⁷⁷ Elias Batista da Silva esteve envolvido também nos negócios negreiros com Ângelo Francisco Carneiro, o Visconde de Loures e Francisco Antonio de Oliveira, em sociedade referente à propriedade de uma embarcação a vela, a escuna *Vela de Deus*, que realizou diversas viagens entre a África e o Brasil.²⁷⁸ Além dele, outro negociante de grosso trato e sócio da Companhia Pernambucana de Navegação, o português naturalizado brasileiro Manoel Joaquim Ramos e Silva, era proprietário do bergantim *Emilia* que foi aprisionado e condenado pelo Tribunal de Comissão Mista, em Serra Leoa, em 1831, quando partiu de Pernambuco para Molembo. Porém, essa viagem negreira não obteve êxito e implicou

²⁷⁴ FLORENTINO, Manolo. Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX). 2ª ed. São Paulo: Ed. UNESP, 2014. p. 216

²⁷⁵ ALBUQUERQUE, Débora de Souza Leão; VERSIANI, Flávio Rabelo; VERGOLINO, José Raimundo Oliveira. Financiamento e organização. Op. cit., p. 12.

²⁷⁶ GOMES, Amanda Barlavento. A trajetória de vida do Barão de Beberibe, um traficante de escravos no Império do Brasil. Dissertação (Mestrado em História). Recife: PPGH/UFPE, 2016, p.34.

²⁷⁷ SLAVE TRADE DATABASE: Viagem 748, Brigue Ativo (1827), Viagem 3359, Brigue Orestes (1826), Viagens 40525 e 48857, Escuna Feiticeira (1821).

²⁷⁸ GOMES, Amanda Barlavento. A trajetória de vida do Barão de. Op. cit., p.40.

na condenação da referida embarcação.²⁷⁹

Vale destacar também que Fernando Bieber, sócio fundador da Companhia Pernambucana de Navegação, era irmão e sócio de Nicolau Otto Bieber, negociante hamburguês e cônsul de Hamburgo e da Áustria, estabelecido no Recife sob a sociedade N. O. Bieber & Companhia.²⁸⁰ Nicolau Otto Bieber também esteve envolvido com o tráfico transatlântico de escravos, uma vez que foi proprietário do brigue sueco *Maria*, quando a embarcação realizou uma viagem trazendo 444 africanos escravizados para Pernambuco, em 1831.²⁸¹

Por seu turno, o negociante João Pinto de Lemos²⁸² foi consignatário de duas embarcações destinadas ao comércio negreiro em Pernambuco na década de 1840 - o brigue sardo *Dario*, vindo Angola (1845)²⁸³ e o patacho espanhol *Calúnia*, originário da Guiné (1847)²⁸⁴. O negociante também esteve envolvido com o caso do brigue *Diligência*, apreendido pela marinha britânica durante uma viagem de Pernambuco às ilhas de São Tomé e Príncipe, com escala pelos portos da Costa da Mina, em 1844. A sociedade comercial que envolveu essa embarcação a vela contou ainda com a participação dos negociantes Ângelo Francisco Carneiro, Francisco Antonio de Oliveira e Manoel Joaquim Ramos e Silva.²⁸⁵ Sobre as carregações negreiras que envolveram o traficante de escravos João Pinto de Lemos, destaco que foram empreendidas no período de ilegalidade do comércio atlântico de escravos para o Brasil, uma vez que, a partir de 1831, a importação de africanos foi legalmente proibida no país.²⁸⁶ Conforme salientou Marcus Carvalho, “os traficantes não eram ingênuos”, inclusive, “depois da ilegalidade do tráfico, formavam uma verdadeira máfia com conexões em vários pontos do

²⁷⁹ CADENA, Paulo Henrique Fontes. O Vice-Rei: Pedro de Araújo Lima e a governança do Brasil no século XIX. Tese (Doutorado em História). Recife: PPGH/UFPE, 2018, p.69.

²⁸⁰ II Colóquio de Estudos Teuto Brasileiros: trabalhos de intelectuais brasileiros e alemães, vários ligados a universidades e institutos científicos dos dois países, sobre aspectos diversos da matéria que motivou o Colóquio. Brasil: Universidade Federal de Pernambuco, Editora Universitária, 1974, p. 447-449.

²⁸¹ SLAVE TRADE DATABASE: Viagem 48691, Brigue Maria (1831).

²⁸² Sobre Pinto de Lemos cf. DOURADO, Bruna I. M. Comércio de grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837- c. 1871): a trajetória do negociante João Pinto de Lemos. Niterói: Dissertação (Mestrado em História Social), UFF, 2015.

²⁸³ Diário de Pernambuco, 16/12/1845, n° 281, p. 2.

²⁸⁴ Diário de Pernambuco, 06/09/1847, n° 200, p. 2.

²⁸⁵ GOMES, Amanda Barlavento. A trajetória de vida do Barão de. Op. cit., p.122,

²⁸⁶ Sobre o processo de abolição gradual do comércio negreiro no Brasil, cf.: CARVALHO, Marcus J.M. de. Liberdade: rotinas do escravismo no Recife (1822-1850). 2ª ed., Recife: Editora Universitária UFPE, 2010; PARRON, Tâmis. A política da escravidão no Império do Brasil. 1826 – 1865. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011; RODRIGUES, Jaime. O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil” (1808-1850). Campinas: Ed. UNICAMP, 2000.

mundo Atlântico, desenvolvendo mecanismos para burlar a vigilância”.²⁸⁷

Assim, fica evidente que alguns dos principais negociantes que participaram da fundação da Companhia Pernambucana de Navegação também atuaram no comércio atlântico de escravos, mesmo no período de ilegalidade dessa atividade. A partir desta constatação, se torna importante resgatar o decreto imperial que instituiu a Companhia Pernambucana de Navegação, uma vez que essa legislação abarcava um artigo que penalizava a empresa caso a mesma se envolvesse, direta ou indiretamente, “com os perturbadores da ordem pública, os introdutores de africanos e os que fizessem contrabando de mercadorias”²⁸⁸. Apesar do fato de que a companhia estava legalmente proibida de participar, mesmo que indiretamente, do comércio negreiro, não deve passar despercebida a observação de que a maioria dos sócios fundadores da empresa eram também negociantes negreiros. Porém, não é possível comprovar se a empresa operou o transporte de africanos em condição de escravos, pois, as fontes que reunimos sobre a descrição das cargas e dos passageiros atendidos pela companhia não revelam tal informação.

Vale ressaltar que a investigação das origens do capital empregado no comércio atlântico de escravos para o Brasil torna-se importante, não somente pela relevância dessa região dentro do esquema de financiamento das atividades negreiras, mas porque tal investigação oferece indícios acerca das inversões dos capitais investidos no financiamento do comércio atlântico de escravos, transferidos para outros setores da economia brasileira, no pós-1850.²⁸⁹

Outrossim, alguns dos sócios diretores da Companhia Pernambucana exerceram, simultaneamente, atividades consulares na província, como demonstra o quadro 6 (p.67). Entre eles, destacaram-se no exercício das referidas atividades os diretores Elias Baptista da Silva, cônsul dos Estados Pontifícios e Fernando Bieber, vice-cônsul de Hamburgo e Áustria, ambos negociantes de grosso trato da praça de comércio do Recife. Deve-se salientar que no período estudado, diferentemente da semântica atribuída nos dias atuais, o vocábulo *cônsul* é definido

²⁸⁷ CARVALHO, Marcus J.M. de. Liberdade. Op. cit., p.129.

²⁸⁸ BRASIL, Decreto nº 1.113 de 31 de janeiro de 1853. Concede a Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque e outros, representados por seu procurador João Pinto de Lemos Junior, privilegio exclusivo por vinte anos para a navegação por vapor entre o porto da cidade do Recife até o de Maceió ao Sul, e até Fortaleza ao Norte, com diversas escalas pelos portos intermediários. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional. Tomo XVI, parte II, p. 53. art. 10.

²⁸⁹ No período de vigência do tráfico no Brasil (1560-1856) desembarcaram 4.864.374 africanos no país e 853.833 africanos em Pernambuco. No Brasil, 2.054.725, ou 42%, desembarcaram no período de 1801 a 1850. Em Pernambuco, 259.054 ou 30%, desembarcaram entre 1801 e 1850, perfazendo uma média de 5 mil desembarcados por ano. Cf.: ALBUQUERQUE, Débora de Souza Leão; VERSIANI, Flávio Rabelo; VERGOLINO, José Raimundo Oliveira. Financiamento e organização. Op. cit., p.6

pelos dicionários da época como:

“Offícios que os Estados mandão a competentes em diferentes Praças estrangeiras de Commercio onde seus respectivos vassallos têm negócio [...] os cônsules se elegiam entre os homens de negócios mais antigos de uma Praça, [...], devem requerer na terra onde residem, e fazer-lhes guardar os privilégios estabelecidos pelos tratados entre os diversos países”.²⁹⁰

Denise Monteiro ressaltou que o trabalho consular de negociantes era interessante para o Ministério das Relações Exteriores de várias nações, pois, dessa forma, dispensavam-se os custos de instalação e manutenção de funcionários de Estado específicos para esse fim. Além disso, a autora relatou que havia uma certa pressão sobre os mesmos ministérios para que os cônsules fossem recrutados exclusivamente entre os comerciantes, ou os antigos negociante, em uma clara estratégia para a obtenção de informações comerciais privilegiadas.²⁹¹ Ainda podemos considerar que os cônsules eram escolhidos especialmente entre os negociantes de grosso trato das praças comerciais porque alguns indivíduos que atuavam no grande comércio, eram dotados de certo grau de letramento e conhecimento sobre escrituração e contabilidade, disciplinas estudadas nas aulas de cursos comerciais que se popularizaram em Portugal e no Brasil no século XVIII e XIX.²⁹² Muitos desses grandes comerciantes que atuaram com cônsul possivelmente dominaram algum outro idioma ou expertise mercantil.

Outra questão que emerge a partir da análise das trajetórias dos sócios fundadores da Companhia Pernambucana possui relação com o fato de que os negociantes João Pinto de Lemos, Manoel Ignácio de Oliveira, José Jerônimo Monteiro e Manoel Gonçalves da Silva também estiveram envolvidos com a criação do Banco de Pernambuco²⁹³, instituição fundada pela iniciativa de comerciantes da praça do Recife. Além do estímulo que a fundação de um banco representou para a fluidez da circulação dos capitais na economia local pernambucana, a

²⁹⁰ SALES, Alberto Jaqueri de. Dicionario Universal de Commercio. Trad. e adaptação manuscrita do Dictionnaire Universel de Commerce, de Jaques Savary des Brulons, 1 vol. 1813., p.190.

²⁹¹ Sobre esse tema, cf. TAKEYA, Denise M. Europa, França e Ceará: origem do capital estrangeiro no Brasil, EDUFPR/HUCITEC, Natal, - São Paulo, 1995; MONTEIRO, Denise M. Casas comerciais Francesas no Brasil e na América Latina: fontes para a pesquisa histórica. América Latina en la Historia Económica, 5 (9), pp. 53-63, 1998, disponível em: http://www.rcs.ufc.br/edicoes/v25n12/rcs_v25n12a6.pdf

²⁹² MARTINS, Manuel de Everard. A Aula do Comércio (1759). Boletim da Sociedade Portuguesa de Contabilidade, Lisboa, n. 21 e 22, p. 71-88, [?] 1960. In: LIRA, Miguel Maria Carvalho. Aula do Comércio: a gênese da difusão da contabilidade por partida dobrada em Portugal. Actas do XXXI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social. Faculdade de Economia Universidade de Coimbra. 18 e 19 de novembro de 2011. CARDOSO, José Luis. Uma “Notícia” esquecida: o ensino da economia na Aula do Comércio. Estudos de Economia, vol. V, n. 1, Out.-Dez. 1984.

²⁹³ BRASIL, Governo do. Decreto nº 888 de 22 de dezembro de 1851. Approva os estatutos do banco da Província de Pernambuco com algumas alterações. Collecção das Leis do Império de 1851. Tomo XII, Parte 1. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1852. p. 415-418.

instituição financeira foi de aprazível serventia para alguns membros do partido conservador, que sempre estiveram envolvidos em negócios, uma vez que tinham “empenhado nos seus cofres suas próprias economias e capitais”²⁹⁴.

O Banco foi criado com o auxílio do presidente da província de Pernambuco, o conservador Vitor de Oliveira²⁹⁵, e sua presidência entregue ao também conservador Pedro Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, Visconde de Camaragibe, irmão do então presidente da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque, primeiro barão e visconde com grandeza de Suassuna. Cabe mencionar que os irmãos Cavalcanti de Albuquerque, cujas origens familiares remontam a propriedades rurais dedicadas ao cultivo de cana de açúcar na zona da mata pernambucana, envolveram-se tanto na política local e nacional quanto em empreendimentos econômicos, um modo claramente estratégico de reforçar sua rede de influência familiar.²⁹⁶

Como afirmou Giovanni Levi, a participação dos indivíduos na elaboração da realidade social não pode ser avaliada somente com base em “modelos que associam uma cronologia ordenada, uma personalidade coerente e estável, ações sem inércia e decisões sem incertezas”²⁹⁷. Ao longo da trajetória de vida de cada indivíduo “aparecem, ciclicamente, incertezas e escolhas, ou seja, uma política de vida cotidiana cujo centro é a utilização estratégica das normas sociais”²⁹⁸. Assim, para o referido autor, o estudo de trajetórias de vida estabelece um procedimento metodológico privilegiado para a verificação do “caráter intersticial [...] da liberdade de que dispõem os agentes, e para observar como funcionam concretamente os sistemas normativos, que jamais estão isentos de contradição”.²⁹⁹

Entre os sócios fundadores da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, outra

²⁹⁴ ROSAS, Suzana C. Os Emperrados e os Ligeiros: a história da Conciliação em Pernambuco, 1849-1857. Recife, 1999, p. 97.

²⁹⁵ Vitor de Oliveira foi presidente da Província de Pernambuco entre 16 de junho de 1851 a 9 de março de 1852. Cf.: CARVALHO, Marcus J. M de; GOMES, Flávio dos S.; REIS, João J. El alufá Rufino: tráfico, esclavitud y libertad em el Atlántico negro (c. 1822-c. 1853), Havana: Fondo Editorial Casa de las Américas, 2012, p. 242.

²⁹⁶ CADENA, Paulo Henrique Fontes. Ou há de ser. Op. cit.

²⁹⁷ LEVI, Giovanni. Usos da biografia. In: FERREIRA, M. de M; AMADO, J. Usos e abusos da História Oral, Rio de Janeiro: FGV, 2006, p.169.

²⁹⁸ LEVI, Giovanni, A herança imaterial. Op. cit. p. 45.

²⁹⁹ Idem, p. 180. Para Levi a utilização de trajetórias de vida em estudos históricos estabelece um procedimento para a observação do caráter intersticial das relações, ou seja, que comunica duas partes de uma estrutura (o sistema normativo), detentora de um funcionamento concreto, embora contraditório. Ademais, sobre a “liberdade de que dispõem os agentes”, essa diria respeito a uma racionalidade seletiva que perpassa as ações coletivas e individuais relacionadas, por sua vez, “a utilização consistente das incoerências entre os sistemas de normas e de sanções”. LEVI, op. cit., (2000), p. 46. Cf. LEVI, Giovanni, Centro e periferia di uno Stato Assoluto, Turin: Rosenberg & Seller, 1985.

característica comum chamou atenção. Os negociantes Manoel Joaquim Ramos e Silva, João Pinto de Lemos, Francisco Antônio de Oliveira possuíam também títulos e comendas de ordem honoríficas; Francisco Antônio e Pinto de Lemos, da ordem de Cristo e Ramos e Silva, da ordem da Rosa. Cabe esclarecer que a ordem de Cristo é a mais antiga das ordens honoríficas brasileiras, atribuída em reconhecimento aos serviços prestados à nação cuja origem remonta à ordem Militar de Cristo, vinda de Portugal. Já a imperial ordem da Rosa foi criada por D. Pedro I para perpetuar a memória de seu matrimônio, em segundas núpcias, com Dona Amélia de Leuchtenberg.

Amanda Barlavento revelou o interessante episódio em que o periódico liberal *O Cometa* descreveu em tom jocoso a proximidade entre os negociantes Francisco Antonio de Oliveira e João Pinto de Lemos, “afirmando que Oliveira, em uma das viagens que fez para o Rio de Janeiro, em 1843, pagou os custos do processo que deu a João Pinto de Lemos seu título de Comendador da Ordem de Cristo.”³⁰⁰ A autora destacou que em 1853, Francisco Antonio de Oliveira recebeu o título de Barão de Beberibe, após um processo iniciado no ano de 1843, nesse ínterim, recebeu os títulos da Ordem da Rosa, Ordem de Cristo e foi Fidalgo Cavaleiro da Casa Real.

Como afirmou Roderick Barman, no contexto do Brasil imperial, a posse de um título era um reconhecimento do imperador, representando assim, uma afirmação do poder da monarquia³⁰¹. A valorização dessas comendas por parte dos negociantes acima referidos demonstrou que os mesmos usufruíam de um status diferenciado em relação ao grupo ao qual pertenciam.

Não é demais lembrar que o decreto imperial que instituiu a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor previu que a autorização para a formação da empresa se fazia sob a forma de um *privilegio* exclusivo, um monopólio concedido aos indivíduos destacados no quadro 6 (p. 67-68), para a implantação e exploração comercial de um sistema de navegação a vapor regular.³⁰² Vale destacar que os estatutos da companhia aprovados em 1854, asseguraram a concessão desse monopólio por um período determinado. No Art. 7^a do referido documento

³⁰⁰ GOMES, Amanda Barlavento. A trajetória de vida do Barão de. Op. cit., p.123.

³⁰¹ BARMAN, Roderick, “Uma nobreza no Novo Mundo. A função dos títulos no Brasil imperial”. Mensário do Arquivo Nacional, ano 4 – n°6, Rio de Janeiro, 1973, p. 11.

³⁰² BRASIL, Decreto n° 1.113 de 31 de janeiro de 1853. Concede a Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque e outros, representados por seu procurador João Pinto de Lemos Junior, privilegio exclusivo por vinte anos para a navegação por vapor entre o porto da cidade do Recife até o de Maceio ao Sul, e até Fortaleza ao Norte, com diversas escalas pelos portos intermediários. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia, 1872, p. 53

ficou estabelecido que “findos os vinte e cinco anos do seu privilégio, a Companhia continuará a navegação para os portos compreendidos na zona de Maceió à Cidade da Fortaleza, ou quaisquer outros, se assim lhe convier, e lhe permitirem os poderes do Estado”.³⁰³

Sob um contexto mais amplo, uma observação relevante para além das relações interpessoais e econômicas aqui discutidas se refere ao fato de que a sociedade brasileira oitocentista foi caracterizada, grosso modo, pela dualidade presente na coexistência de fenômenos sociais distintos: a ascensão das estruturas sociais modernas e capitalistas e a permanência da estratificação socioeconômica herdada do Antigo Regime, marcadamente influenciada por valores de distinção social e de privilégio das classes proprietárias.³⁰⁴

Retomando a caracterização dos sócios fundadores da empresa, foi verificado que a força da influência estrangeira na Companhia Pernambucana ficou demonstrada a partir da observação das nacionalidades presentes entre seus sócios. A maior parte dos incorporadores da Companhia, destacados no quadro 6 (p. 67-68), foi composta por estrangeiros, sobretudo portugueses naturalizados brasileiros. Os portugueses foram também os membros mais numerosos nas diretorias das associações comerciais brasileiras ao longo do Oitocentos, e por isto denominadas de “as antigas associações portuguesas”.³⁰⁵

Não há nenhuma estatística precisa sobre a composição e a quantificação das diversas nacionalidades que compunham os grupos de interesse mercantil brasileiros no século XIX. Entretanto, indivíduos portugueses, britânicos, franceses e alemães eram particularmente numerosos nos conselhos administrativos das associações comerciais das principais praças de comércio brasileiras. Para Eugene Ridings, a Grã-Bretanha e Portugal seriam as nações que, aparentemente, “exerciam a maior influência nos grupos de interesses mercantil, refletindo, respectivamente, a força econômica e numérica de seus membros”.³⁰⁶

³⁰³ BRASIL, Governo do. Decreto nº 1.413, de 15 de julho de 1854. Aprova o estatuto da Companhia denominada – Pernambucana – que tem por fim o estabelecimento de Vapores entre o porto da cidade do Recife e os de Maceió ao sul, e até cidade de Fortaleza ao norte. Coleção das Leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1854, tomo XVII, parte 2, p.263.

³⁰⁴ Outros autores visitaram a questão da permanência da estratificação socioeconômica herdada do Antigo Regime na sociedade brasileira Oitocentista. Cf. HOLANDA, Sérgio Buarque de. A herança colonial- sua desagregação. In: Idem. (Org.) História Geral da Civilização Brasileira. Tomo II, vol. 1, Brasil Monárquico. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1962; FREYRE, Gilberto. Sobrados e Mucambos: decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano. São Paulo: Global, 2004; MATTOS, Ilmar R. O Tempo Saquarema. 1. ed. São Paulo: HUCITEC: [Brasília, DF], 1987; SALLES, Ricardo. Nostalgia Imperial: escravidão e formação da identidade nacional no Brasil do Segundo Reinado. 2.ed. Rio de Janeiro: Ponteio, 2013.

³⁰⁵ EDWARDS, C. D. Associações Comerciais Brasileiras. In: A Missão Cooke no Brasil. Relatório dirigido ao presidente dos Estados Unidos da América pela Missão Técnica Americana enviada ao Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 1949, p. 350. In: RIDINGS, Eugene. *Business interest*. Op. cit., p. 37.

³⁰⁶ RIDINGS, Eugene. *Business interest*. Op. cit., p. 36, (tradução nossa)

Apesar da intensa reunião de capitais e capitalistas em torno da fundação e da incorporação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, contando, inclusive, com as benéficas do governo imperial, de fato, a companhia passou por inúmeras dificuldades para sua incorporação e para iniciar as operações de navegação a vapor. Todavia, em longo prazo, despontou como uma das empresas nacionais mais longevas no ramo da navegação a vapor, mantendo suas atividades no setor até a primeira década do século XX. Além disso, a pesquisa aos jornais revelou que a empresa esteve em ininterruptas atividades até 1908, quando foi finalmente incorporada pela Lloyds Brasileiro.³⁰⁷

No que se refere ao desempenho da Companhia Pernambucana de Navegação, Suely Almeida destacou algumas das dificuldades que a empresa enfrentou durante sua existência. A autora mencionou que vários pontos do litoral da província de Pernambuco não ofereciam boas condições para a implantação de um sistema de navegação a vapor por apresentarem problemas de profundidade e de navegabilidade para os vapores³⁰⁸. Suas considerações foram ponderadas pela leitura dos escritos produzidos pelo engenheiro de Obras Públicas da província de Pernambuco, José Mamede Alves Ferreira, que em 1851 escreveu um relatório sobre a questão da navegação a vapor.³⁰⁹

Naquela época, o engenheiro Mamede Ferreira condenou a organização de uma companhia de navegação a vapor, afirmando que as condições da província representavam um entrave para a implantação desse sistema de transporte em virtude do “grandioso volume de obras que deveriam ser realizadas nos portos locais”³¹⁰. É importante destacar que cerca de dez anos depois, o próprio Mamede Ferreira apareceu listado como membro da diretoria da Companhia Pernambucana, empreendimento que o próprio rechaçou anos antes.³¹¹ José

³⁰⁷ BN, Correio da Manhã, 08/04/1908, p.3; Jornal do Recife: 25/04/1908, p. 1.

³⁰⁸ ALMEIDA, Suely C. C. de. A Companhia Pernambucana de Navegação. Dissertação de mestrado em História, PPGHIS/UFPE, 1989, p.117-118.

³⁰⁹ José Mamede Alves Ferreira saiu do Recife para estudar Medicina em Coimbra. Um ano depois abandonou as ciências médicas e passou a cursar Matemática na mesma instituição. Após alguns anos viajando pela Europa para estudar obras de engenharia, ingressou na École des Pounts et Chaussées. Em 1846 regressou a sua terra natal com o título de engenheiro. O referido engenheiro também foi o responsável pelos projetos da Casa de Detenção do Recife, do Ginásio Pernambuco e do Hospital Pedro II. A respeito deste último Cf.: COSTA, Francisco Augusto Pereira da. Dicionário biográfico de pernambucanos celebres. Recife: Tipografia Universal, 1882, p.580-84; PEREIRA, Geraldo. O traço francês na arquitetura do Recife: o Hospital Pedro II. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, v.18, supl.1, dez. 2011, p.303-310. <http://www.scielo.br/pdf/hesm/v18s1/17.pdf>

³¹⁰ XAVIER, Cleonir; ACIOLI, Vera. José Mamede Alves Ferreira, sua vida e sua obra (1820-1865). Secretaria de Turismo, Cultura e Esportes, Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, Recife, 1985, In: ALMEIDA, Suely C. C. de. A Companhia Pernambucana. Op. cit., p. 159.

³¹¹ BN, Almanak Administrativo Mercantil e Industrial da Província de Pernambuco, Typografia de Manoel Figueiroa de Faria & Filho, Pernambuco, 1862, p. 156-157.

Mamede havia sido nomeado por Honório Hermeto Carneiro Leão para projetar o plano da nova cadeia, logo que este ocupou o cargo de presidente da província de Pernambuco, em seguida ao término do domínio praieiro, em setembro de 1848. O mesmo Mamede, antes havia sido nomeado pelo governo provincial praieiro, “pela portaria da província de 23 de agosto de 1848, como encarregado do projeto de reforma portuário”.³¹²

O fato é que existiam interesses conflitantes entre os grupos que apoiaram e investiram na montagem das empresas de navegação a vapor, e aqueles que rechaçaram e condenavam empreendimentos desse tipo, como alguns proprietários de barcos a vela, por exemplo. No estudo de Siméia Lopes sobre o comércio interno paraense em meados do século XIX, a criação de empresas de navegação fluvial a vapor na região amazônica engendrou uma situação geradora de disputas entre o governo provincial, os grupos ligados ao comércio exterior e os negociantes e proprietários de embarcações que atuavam no mercado interno.³¹³

A história e a trajetória da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor servem para exemplificar algumas dificuldades enfrentadas pelas empresas de navegação a vapor para viabilizarem esses empreendimentos em perspectiva nacional. Os caminhos percorridos pela empresa insinuam a importância dos transportes para a intensificação das atividades comerciais brasileiras, além de evidenciarem os mecanismos de integração regional e de formação dos mercados nacionais e regionais no século XIX.

Entretanto, no contexto que envolveu o processo de incorporação da Companhia Pernambucana, ainda é importante mencionar que os primeiros cessionários beneficiados pelo decreto que instituiu a empresa concederam o privilégio de sua incorporação a outros indivíduos. Entre os novos sócios, destacaram-se importantes casas de comércio britânicas compostas por negociantes ingleses que operavam em algumas das mais importantes praças comerciais do Brasil e da Inglaterra.

2.3. Os ingleses e o financiamento da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor

A presença inglesa no Brasil ao longo do século XIX se consolidou como uma temática sugerida por campos historiográficos distintos. A grosso modo, até as últimas décadas do século XX, as pesquisas se polarizaram entre a verificação de uma tendência a *britanização* sistêmica

³¹² GOMES, Alessandro Filipe Menezes. Das docas de comércio. Op. cit., p.164.

³¹³ LOPES, Siméia de Nazaré. O comércio interno no Pará oitocentista: atos, sujeitos sociais e controle entre 1840-1855. Belém, 2002, p. 122-125.

da economia e da sociedade brasileira, ressaltando o caráter modernizador da influência da Grã-Bretanha no Brasil, sobretudo, no período pós-1850, ou ainda aqueles que compreenderem-na a partir do processo de abolição do comércio atlântico de escravos no Brasil, nos quadros da política abolicionista e do mercado mundial oitocentista.³¹⁴

As relações comerciais entre o Brasil e a Grã-Bretanha foram herdadas do período colonial, principalmente da antiga aliança entre Portugal e Grã-Bretanha.³¹⁵ Segundo Gilberto Freyre, desde o século XVII, governo de Portugal concedeu à Inglaterra o direito de manterem quatro famílias britânicas em cada cidade brasileira de importância comercial: Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Porém, depois da chegada de D. João VI ao Brasil, foram os mesmos ingleses favorecidos com privilégios que nenhum outro povo obteve.³¹⁶ Eugene Ridings revelou que o primeiro grupo de interesse econômico organizado no Brasil do século XIX foi uma organização de comerciantes britânicos no Rio de Janeiro, conhecida como *Committee*.³¹⁷

De acordo com Gilberto Freyre, entre 1835 e 1855, duplicou o valor das mercadorias enviadas da Grã-Bretanha para o Brasil, e, em 1863-64, chegou a ser 41% maior do que o valor apurado no período anterior, aumentando ainda cerca de 15 % em 1873-74, se comparado a década antecedente. Freyre destacou que esses aumentos sucessivos do valor na exportação de artigos britânicos para o Brasil fizeram com que os britânicos experimentassem um aumento de cerca de 600% em suas vendas nesta parte da América Latina, entre os anos 1835-1912.³¹⁸

Contudo, como salientou Ilmar R. de Mattos, a presença inglesa se fez sentir com maior intensidade, sobretudo, nas praças comerciais das províncias do Norte, e, particularmente no controle das exportações, pois, “as maiores e mais solidamente estabelecidas firmas exportadoras britânicas eram as localizadas na área nordestina, que negociavam com o açúcar ainda exportado em grande quantidade para a Grã-Bretanha”.³¹⁹ Vale salientar que Gilberto Freyre já havia chamado a atenção para o fato de que os britânicos haviam percebido, “desde o século XVII, no Recife, um ponto econômico estratégico para suas operações comerciais no

³¹⁴ Refiro-me aos trabalhos de: MANCHESTER, Alan K. *British preeminence in Brazil, its rise and decline. A study in european expansion*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1933; FREYRE, Gilberto. *Inglêses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*, 3ª ed. Prefácio de Evaldo Cabral de Mello. Rio de Janeiro: TOPBOOKS, 2000; GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da Modernização no Brasil (1850 – 1914)*. Trad. Roberto Machado de Almeida. São Paulo: Brasiliense, 1973; BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*. Tradução de Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, 2002.

³¹⁵ RIDINGS, Eugene. *Business interest*. Op. cit. p. 11.

³¹⁶ FREYRE, Gilberto. *Inglêses no Brasil*. Op. cit., p. 85-86.

³¹⁷ RIDINGS, Eugene. *Business interest*. Op. cit., p. 21.

³¹⁸ FREYRE, Gilberto. *Inglêses no Brasil*. Op. cit., p. 89.

³¹⁹ MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema*. Op. cit., p.15-16.

Brasil, [...] por isso o número considerável de firmas britânicas estabelecidas na capital de Pernambuco”,³²⁰

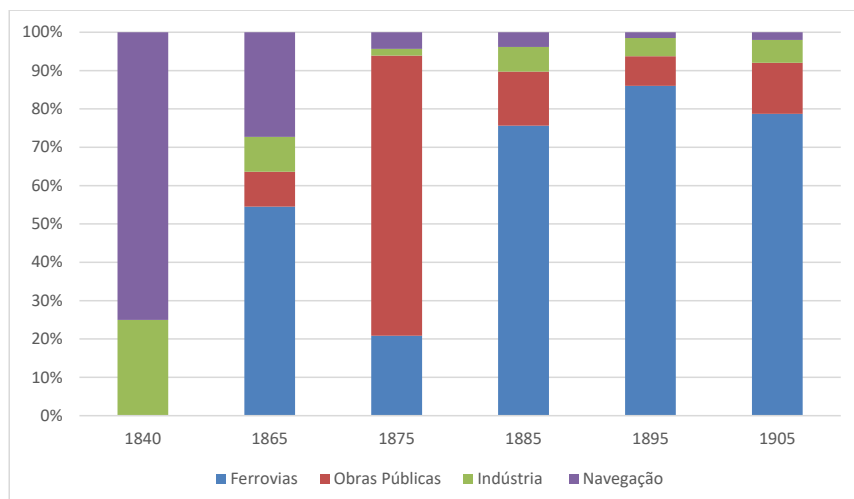
Desta maneira, a presença britânica no Brasil ao longo do século XIX foi interpretada sob aspectos distintos e se tornou um tema importante, sendo investigada por uma ampla gama de campos históricos. Todas essas interpretações concordam com a afirmação de que o Brasil foi um dos principais mercados para os investidores britânicos na América Latina, representando um importante investimento até o princípio do século XX.

Como podemos visualizar no Gráfico 18, a composição dos investimentos diretos britânicos na América Latina evidenciou o aumento e a transferência desses investimentos para setores distintos, ao longo do século XIX. Vale salientar que em 1840, os investimentos diretos britânicos na América Latina se concentraram em duas grandes áreas: “Navegação” e “Indústria”. Se considerarmos apenas a categoria “Navegação”, verificamos que os investimentos diretos britânicos apresentaram percentuais desde a década de 1840, quando ainda não existiam investimentos diretos britânicos em outros setores ligados à infraestrutura, como ‘Ferrovias’ e “Obras Públicas”, por exemplo. Nesse período, os investimentos diretos britânicos no item “Navegação” representaram mais de 70% dos totais investidos. Os investimentos na categoria “Indústria” também tiveram destaque no período, perfazendo mais de 20% dos investimentos, e se concentraram, principalmente, em setores ligados aos melhoramentos da produção agrícola e das manufaturas.

Gráfico 18– Composição dos investimentos diretos britânicos na América Latina, 1840-1905

³²⁰ FREYRE, Gilberto. *Inglese no Brasil*. Op. cit., p. 91.

(% percentagem):



Fonte: STONE, Irving. 'British Direct and Portfolio Investment in Latin America before 1914'. *Journal of Economic History*, 37 (1977), 690-722, p.694.

Em 1865, com a introdução da categoria “Ferrovias”, a mesma passou a concentrar mais de 50% dos totais destinados ao investimento direto, contra, cerca de 30% da “Navegação”. É importante frisar que esse foi um período de intensa incorporação de companhias de estradas de ferro na América Latina.³²¹ Já em 1875, a maior parcela dos investimentos britânicos esteve concentrada na categoria “Obras Públicas” (destinada a montagem de infraestrutura local), representando mais de 70%, ao passo que as categorias “Ferrovias” e “Navegação” representaram cerca de 20% e 5%, respectivamente. Ainda de acordo com o Gráfico 18, a partir de 1885, os investimentos diretos britânicos destinados às “Ferrovias” passaram a concentrar a maior parcela dos totais investidos na América Latina.³²²

Vale destacar que além dos investimentos britânicos diretos, a análise do exercício desta influência privilegiou também a investigação de empresas, grupos e sujeitos envolvidos com

³²¹ Sobre a construção das estradas de ferro no período, cf.: LEWIS, Colin M. *Public policy and private initiative: railway building in São Paulo, 1860- 1889*. Londres: ILAS, 1991; EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudança. A indústria açucareira em Pernambuco, 1840-1910*. São Paulo: Paz e Terra; Campinas: Editora da UNICAMP, 1977; EL-KAREH, Almir C. *Filha branca de mãe preta: a Cia. Estrada de ferro D. Pedro II: 1855-1865*. Petrópolis: Vozes, 1982.

³²² A respeito do investimento direto britânico no Brasil conferir CASTRO, Ana Célia. *As Empresas Estrangeiras no Brasil 1860-1913*. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1979; LEVY, Maria Barbara e SAES, Flávio A. M. de. *Dívida externa brasileira 1850-1913: empréstimos públicos e privados. História Econômica & História de Empresas*. Vol. IV, nº 1(2001).

interesses e capitais britânicos no Brasil. Eugene Ridings enfatizou a participação e a ascendência dos ingleses nas associações comerciais e industriais brasileiras.³²³ Já Carlos Gabriel Guimarães dedicou-se ao estudo de duas importantes sociedades bancárias com sócios ingleses no Rio de Janeiro, na primeira metade do século XIX, ocasião em que resgatou a necessidade de uma análise do tema, considerando tanto as relações de mercado quanto as mudanças institucionais vivenciadas por empresa e sociedade.³²⁴

É importante frisar que a influência dos ingleses na navegação a vapor foi verificada desde os seus primórdios. Não é à toa que a primeira viagem de um barco a vapor ocorreu nos Estados Unidos, em 1807, quando o navio *Clermont*, construído por Robert Fulton, navegou ao longo do rio Hudson graças ao motor construído pela firma inglesa Boulton & Watt.³²⁵ Cabe salientar que a transferência de tecnologia britânica para fora da Inglaterra foi legalmente vedada até o primeiro quartel do século XIX, pois, a emigração de artesãos britânicos foi proibida até 1825 e a exportação das principais invenções para a indústria têxtil, até 1842. Paradoxalmente, máquinas a vapor podiam ser exportadas por licença especial, porque eram consideradas apenas uma força motriz.³²⁶

De acordo com Richard Graham, a difusão de novas tecnologias nos transportes marítimos e terrestre brasileiros promovida pelos britânicos evidenciou manifestadamente o estreitamento das relações entre os dois países.³²⁷ Além disso, como ressaltou Carlos Gabriel Guimarães, as firmas inglesas, principalmente, ligadas ao setor de serviços, podem ser observadas como casos exemplares do expansionismo inglês promovido pela atividade comercial.³²⁸

Em termos econômicos mundiais, o século XIX inaugurou uma época de incremento da circulação e da produção com a introdução da energia a vapor tanto na indústria quanto nos transportes. A circulação de pessoas também foi intensificada pela modernização dos meios de transportes, o que atestou o fenômeno das grandes migrações mundiais no período. Para Karl Polany, a ampliação da velocidade das trocas e da comercialização geral de produtos tornaram mais complexas as relações comerciais, colaborando para a expansão dos padrões

³²³ RIDINGS, Eugene. Business interest. Op. cit., p. 22.

³²⁴ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. A presença inglesa nas Finanças e no Comércio no Brasil Imperial: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Co. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Co. (1808-1840). São Paulo: Editora Alameda, 2012.

³²⁵ PREBLE, George Henry. A chronological History. Op. cit.; KENNEDY, John. The history of steam. Op. cit.

³²⁶ LANDES, David. The Unbound Prometheus. Op. cit., p. 148.

³²⁷ GRAHAM, Richard. Grã-Bretanha. Op. cit., p. 32.

³²⁸ GUIMARÃES, Carlos Gabriel. A presença inglesa. Op. cit., p. 228.

econômicos.³²⁹ Como salientou David Landes, esses avanços materiais, por sua vez, provocaram e promoveram um grande processo de mudanças econômicas, sociais, políticas e culturais, que influenciaram reciprocamente o ritmo e o curso do desenvolvimento tecnológico.³³⁰ Tal aceleração do tempo histórico não havia conhecido congênere até a ascensão de uma sociedade de mercado em escala mundial.

Cabe destacar que somente no decênio 1850-60, o Brasil vivenciou um período de intensa incorporação de empresas, com a fundação de “62 empresas industriais, 14 bancos, 3 caixas econômicas, 20 companhias de navegação a vapor, 23 de seguros, 4 de colonização, 8 de mineração, 3 de transportes urbanos, 2 de gás e finalmente 8 estradas de ferro”³³¹.

No que se refere à navegação de cabotagem no Brasil, Renato Marcondes afirmou que esse setor dos transportes foi protegido por uma série de decretos e leis que proibiam a participação de embarcações estrangeiras, até meados da década de 1860.³³² Mesmo depois da introdução da energia a vapor nos navios, a proibição manteve a navegação costeira como um privilégio dos nacionais. Todavia, o caso da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor fornece elementos para relativizarmos os limites do monopólio nacional da cabotagem brasileira e as formas pelas quais se manifestou a presença estrangeira nesse setor de serviços.

Devemos salientar ainda que de acordo com a historiografia econômica e social brasileira e estrangeira, as pesquisas referentes às companhias de comércio e de navegação de cabotagem e longo curso do século XIX, organizadas sob a forma de sociedades anônimas e com padrão tecnológico crescente - face ao uso do motor a vapor e do ferro - demonstraram a necessidade de constantes financiamentos de capitais, assim como a presença na diretoria e de acionistas de negociantes nacionais e estrangeiro.³³³

O exercício da chamada proeminência, ou presença, britânica no Brasil foi reavaliado por alguns autores que se dedicaram ao tema. Para Stanley Chapman, desde o século XVIII os ingleses tinham uma diversidade de negócios e já no XIX, após as Guerras Napoleônicas e a

³²⁹ POLANYI, Karl. A subsistência do homem e ensaios correlatos. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012. (Cap. II, Ensaio correlato; “A sociedade de mercado”), p. 217-218.

³³⁰ LANDES, David. *The Unbound Prometheus*. Op. cit., p.5 (tradução nossa).

³³¹ IANNI, O. “O progresso econômico e o trabalhador livre”. In: O Brasil monárquico: reações e transações. Rio de Janeiro. Org: HOLANDA, Sérgio Buarque de. São Paulo: Difel, 1972. (História Geral da Civilização Brasileira), b v.2, p.3, pg. 300. (Citar corretamente)

³³² MARCONDES, Renato L. O mercado brasileiro. Op. cit., p. 150.

³³³ Sobre a participação de estrangeiros em outras companhias brasileiras de navegação a vapor e cabotagem, conferir: LOPEZ, op. cit., 2002; SAMPAIO, op. cit.; RIBEIRO, Carlos Alberto Campello. *Henrique Lage e a Companhia Nacional de Navegação Costeira: a história da empresa e sua inserção social (1891-1942)*. Tese (Doutorado em História). Rio de Janeiro: PPGHIS-UFRJ, 2007; GOULARTI FILHO, Alcides. Abertura da navegação de cabotagem, op. cit., 2010.

Revolução Industrial, emergiu “uma nova geração de especialistas, comissários residentes em praças comerciais estrangeiras (mas geralmente com um sócio ou agente na Grã-Bretanha) ”.

334

É importante salientar que os sócios ingleses da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor se organizaram empresarialmente de modo semelhante ao descrito por Chapman, situação em que a mesma firma contava com sócios dispersos em localidades distintas, porém, com agentes operando nas praças britânicas. Assim, a participação de firmas e negociantes ingleses no processo de incorporação das companhias de navegação a vapor brasileiras pode ser indicativa de alguns dos subterfúgios e estratégias utilizadas pelos negociantes ingleses para exercerem influência nesse tipo de negócio.

A pesquisa evidenciou uma intensa presença de negociantes ingleses como acionistas e diretores da Companhia Pernambucana, assim como a participação de firmas sediadas na Inglaterra no processo de incorporação e montagem do empreendimento.

Os primeiros cessionários beneficiados pelo decreto concederam o privilégio da incorporação da empresa a outros indivíduos. No Diário de Pernambuco foi publicado o termo de escritura pública do contrato de cessão por meio do qual o privilégio foi transferido. De acordo com essa fonte, os novos concessionários, beneficiados pelas mesmas condições recebidas do governo imperial

“Em 19 de dezembro de 1853, achando-se reunidos no edifício do banco dessa cidade os senhores concessionários do privilégio para a organização da companhia de vapores, contratada com o governo geral por decreto nº1113 de 31 de janeiro do corrente ano, baixo assinados com Antonio Marques do Amorim, sócio, por parte da firma social de Viúva Amorim & Filho; George Patchet, procurador, por parte da firma Rostron, Rooker & Co.; Frederico Coulon, João Pinto de Lemos Junior e Antonio Valentim da Silva Barroca sócio da firma social Barroca & Castro declaram os senhores cessionários que cediam aos segundos sem restrição ou indenização alguma o mesmo privilégio com as mesmas condições com que o haviam recebido do governo imperial e modificações alcançadas ou por alcançar em benefício desta empresa, a cujo cumprimento os cessionários se obrigam por si e em nome da companhia que pretendem organizar, ficando os senhores concessionários desobrigados de toda e qualquer responsabilidade. Em firmeza do que se mandou lavrar uma escritura pública, e provisoriamente esse termo em duplicata, que valerá enquanto aquela não estiver devida forma. ”³³⁵

Os cessionários concederam seu privilégio a terceiros quase um ano após a promulgação do decreto que instituiu a companhia. Isso certamente ocorreu por não terem conseguido

³³⁴ CHAPMAN, Stanley D. *Merchants Enterprise in Britain: from the Industrial Revolution to World War I*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993. (Cap. 3 “Merchants in the Atlantic Trade”), p.69, apud GUIMARÃES, Carlos G. A presença. Op. 229. Conferir também MILNE, Graeme J. *Trade and traders in mid-Op. cit.*

³³⁵ BN, Diário de Pernambuco, 04/01/1854, p. 2.

mobilizar os capitais necessários para promover o financiamento e a montagem da companhia. Com exceção do negociante João Pinto de Lemos Junior, que foi procurador dos primeiros cessionários da companhia no decreto 1.113 de 31 de janeiro de 1853, nenhum dos novos cessionários coincidia com os antigos.

Sobre a nacionalidade dos novos cessionários da companhia, as informações contidas no quadro 7 evidenciaram que dos cinco novos incorporadores, três eram estrangeiros, um britânico, um francês e um português, e os outros dois eram brasileiros. Sobre os brasileiros, ambos foram negociantes atacadistas e também filhos de negociantes portugueses que usufruíram de grande influência na praça de comércio do Recife.³³⁶ Cabe destacar, como anteriormente mencionamos, tanto João Pinto de Lemos Junior quanto João Pinto de Lemos estiveram entre os primeiros cessionários da Companhia Pernambucana.³³⁷

Quadro 7: Novos cessionários da Cia. Pernambucana de Navegação, 1854.

NOME	ATIVIDADES	NACIONALIDADE
George Patchett	Negociante de grosso trato	Britânico
Frederico Coulon	Negociante de grosso trato	Francês
Antonio Marques de Amorim	Negociante de grosso trato e Comendador	Brasileiro
João Pinto de Lemos Junior	Negociante de grosso e Comendador	Brasileiro
Antonio Valentim da Silva Barroca	Negociante de grosso trato e Comendador	Português

Fonte: *Folhinha de Algibeira* ou Diário Ecclesiastico e civil para as provincias de Pernambuco, Parahiba, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas”, Typografia M. F. de Farias, 1848, 1850, 1851 e 1853; BN, Diário de Pernambuco, 10/02/1855, p.2

Antonio Marques de Amorim era filho do comerciante português Antônio de Amorim, e esposo de Genoveva Perpétua da Costa³³⁸, essa última, neta dos comerciantes Bento José das

³³⁶ Sobre os negociantes de grosso trato no Recife Oitocentista e sobre a trajetória de vida do negociante João Pinto de Lemos, conferir: DOURADO, op. cit.

³³⁷ Conferir quadro 6.

³³⁸ FERREIRA, Edgardo Pires. A mística do parentesco: uma genealogia inacabada: Domingos Pires Ferreira e

Costa³³⁹ e Gervásio Pires Ferreira³⁴⁰, ambos negociantes da praça recifense, por sua vez o primeiro esteve envolvido com comércio negreiro para Pernambuco até 1831 e o segundo foi negociante e presidente da Junta Provisória de Pernambuco em 1822. Percebe-se que Antonio Marques de Amorim era membro de uma família de negociantes inserida em um destacado grupo mercantil. Além de sócio da Companhia Pernambucana de Navegação foi também sócio da empresa Amorim, Santos e Frago & C. uma sociedade cuja falência em 1862 teve grande repercussão nas atividades da praça comercial do Recife e da referida companhia.

Comentado [CdM3]: Procurar o processo de falência da Amorim, Santos, Frago & Cia no IHAGPE

Nesse sentido devemos esclarecer que de acordo com George Cabral, o termo *grupo mercantil* pode ser entendido como “o conjunto dos sujeitos ligados aos tratos comerciais com algum registro na documentação remanescente, com especial atenção para a elite mercantil, o grupo formado pelos grandes comerciantes da praça”.³⁴¹ A conotação de “conjunto” ligada à noção de grupo, carrega, implicitamente, uma motivação compartilhada por todos os seus componentes, além de evidenciar uma orientação espacial comum aos integrantes do grupo, uma vez que seus membros atuam economicamente em um espaço circunscrito, a praça de comércio.³⁴²

A respeito do sócio Frederico Coulon, seu nome aparece citado na Folhinha de Almanak, na listagem dos negociantes de grosso trato que atuavam na praça do Recife sob a categoria de negociante francês.³⁴³ Meses após o início da sua participação na Companhia Pernambucana, Frederico Coulon e Augusto Frederico de Oliveira³⁴⁴ receberam o privilégio para no porto do Recife “estabelecerem um ou dois vapores, a fim de serem empregados do serviço do mesmo porto”.³⁴⁵

sua descendência. Recife: Marques e Marigo Editora, 1987, p. 241

³³⁹ CARVALHO, Marcus Joaquim M. de; ALBUQUERQUE, Aline Emanuele De Biase. Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831. *Almanack*. Guarulhos, n. 12, p.44-65, dossiê, 2016. <http://www.scielo.br/pdf/alm/n12/2236-4633-alm-12-00044.pdf>

³⁴⁰ MELLO, Evaldo Cabral de. A outra Independência: o federalismo pernambucano de 1817 a 1824. Rio de Janeiro. Editora 34, 2014, p. 65.

³⁴¹ SOUZA, George C, *Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c.1654 – c. 1759)*. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012, p. 24.

³⁴² A relação entre os termos *Praça de Comércio* e *Grupo Mercantil* é também explorada nos estudos de Eugene Ridings sobre a origem e a organização dos grupos de interesses econômicos no Brasil, durante o século XIX. Cf. RIDINGS, op. cit.

³⁴³ Diário de Pernambuco, 12/05/1843, p.3.

³⁴⁴ Sobre Francisco Antonio de Oliveira, o Barão do Beberibe, negociante de escravos e capitalista que exerceu atividade na praça de comércio do Recife e pai de Augusto Frederico de Oliveira, conferir: GOMES, Amanda Barlavento. A trajetória de vida do Barão de. Op. cit.

³⁴⁵ BRASIL. Governo do. Decreto nº1511, de 30 de dezembro de 1854. Concede a Augusto Frederico de Oliveira e Frederico Coulon privilegio exclusivo por quinze anos para estabelecer no porto da capital da Província de Pernambuco hum ou dous vapores, afim de serem empregados no serviço do porto. Collecção das leis do Império do Brasil de 1854. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1854. t. XVII, pt. II, p. 431. A respeito dessa sociedade

A respeito dos novos cessionários e a situação da Companhia Pernambucana, o jornal Correio Mercantil publicou em 1855 extratos e comentários sobre o relatório apresentado pela direção à assembleia geral dos acionistas. Deste relatório, foi mencionado que o capital arrecadado “montava a 225:150\$894, do qual já se acha em Londres a importância do vapor que se mandou construir, havendo ainda em caixa 35:625\$227”³⁴⁶. A respeito dos novos cessionários, e, em tom elogioso, o comentarista afirmou ainda:

Dois são os negociantes desta praça que tem concorrido para colocar a companhia no pé em que se acha, os senhores Antônio Marques de Amorim, brasileiro e George Patchett, inglês Este, além de assinar 100:000\$000, um quarto da totalidade do marcado para a empresa, não tem me dado nenhum sacrifício. É por sem dúvida notável o entusiasmo que desenvolve esse estrangeiro por tudo quanto diz respeito a utilidade desta província. Já Marques de Amorim, um dos gênios mais ativos do empreendimento sendo destas qualidades feito muito bom uso a companhia (...) ainda devo comentar que o Sr. João Pinto de Lemos Junior é um daqueles que muito se tem empenhado pela companhia, prestando sê-lhe com a melhor vontade.³⁴⁷

Desse modo, percebemos que George Patchett, na época procurador de Rostron, Rooker & C., detinha aproximadamente um quarto do capital total da empresa e mais de um terço do capital que já havia sido subscrito para a companhia.

Entretanto, devemos salientar que a relação entre George Patchett e Richard Rostron, sócio da Rostron Rooker & C., residente em Manchester, pode ter tido origem no período anterior a mudança de George para o Brasil. O jornal Manchester Courier and Lancashire General Advertiser publicou em 1846, uma listagem com os nomes das pessoas que haviam realizado subscrições para alguns contratos de ferrovias britânicas. Entre os subscritores listados aparecem os nomes de “Rostron, Richard: merchant, Faulkner St., Manchester; Patchett, George, accountant, Manchester”.³⁴⁸ Assim, podemos presumir que em 1846, George exercia a função de contador dos negócios de Rostron na cidade de Manchester.

Cabe ressaltar que no começo dos anos 1840, George Patchett foi citado pelo jornal *The Manchester Guardian* como credor da massa falida em um processo de insolvência comercial da Corte de Bancarrota de Manchester.³⁴⁹ Ainda nesse período, o nome de Patchett foi referido pelos jornais como consignatário de uma carga de *brandy* exportada do porto de Liverpool com destino a Baltimore, o que indica que o negociante atuava na cidade de Manchester nesse

de rebocagem no porto do Recife cf. GOMES, op. cit., pp. 59-61.

³⁴⁶ Correio Mercantil, 04/03/1855, p.1

³⁴⁷ Idem.

³⁴⁸ Railway Speculation." Manchester Courier and Lancashire General Advertiser, 16 Sept. 1846, p. 2

³⁴⁹ *The Manchester Guardian*, 25.02.1843, p.2

período.³⁵⁰

Em 1852, o periódico *Perry's Bankrupt Gazzette* noticiou a dissolução da sociedade comercial estabelecida entre “*Abraham Crabtree, Robert Aked, Edward Fenton, Edward Elliott and John e George Patchett, of Pernambuco and Bahia, commission merchants, as regards Patchett*”, o que confirma que na década de 1850, o negociante George Patchett já estava exercendo atividade comercial em Pernambuco.³⁵¹

Todavia, no início da década de 1850, foi noticiada uma nota pelo *Manchester Courier and Lancashire General Advertiser* sobre o casamento de “*George Patchett, Esq., of Pernambuco, to Mary Anne, oldest daughter of A. M. Heath, Esq. surgeon of this town*”. A partir dessa última notícia, podemos acreditar que em 1850, George Patchett, retornou à Manchester para casar-se com Mary Anne, filha mais velha do cirurgião da cidade.³⁵² Cerca de vinte e cinco anos depois, o mesmo periódico de Manchester noticiou o casamento da filha de George Patchett, “*at the British Consulate, Bahia, and afterwards at the British Chapel, by the Revd. Alfred Butler, B. A., Acting Consular Chaplain, Arthur Moore, second son of John Edmondson, of Llangollen, to Louisa, only child of George Patchett, of Pernambuco.* ”.³⁵³ Assim, percebemos que através das relações matrimoniais e de parentesco, Patchett buscou manter laços familiares com a Grã-Bretanha.

No Diário de Pernambuco de 1857, foi veiculada uma notícia de que George Patchett havia feito pedido junto ao governo imperial para naturalizar-se brasileiro.³⁵⁴ A confirmação do pedido de naturalização foi noticiada pelo periódico carioca *Jornal do Comércio* pouco tempo depois.³⁵⁵ Mesmo após a naturalização, acreditamos que o negociante inglês enraizou ainda mais seus interesses no Brasil, porém, manteve negócios na Inglaterra, uma vez que encontramos menção as atividades das sociedades comerciais em que o mesmo atuava.

Além das atividades comerciais, encontramos evidências de que George Patchett promoveu ações de filantropia no Brasil. As atividades beneficentes do negociante inglês naturalizado brasileiro se concentraram em promover auxílio aos necessitados durante a

³⁵⁰ *Trade and Commercial Intelligence.* " *Manchester Courier and Lancashire General Advertiser*, 26 Aug. 1846, p. 4.

³⁵¹ *Perry's Bankrupt Gazzette*, 24th Jan., 1852, p.63-64.

³⁵² "Births, Deaths, Marriages and Obituaries: In: " *Manchester Courier and Lancashire General Advertiser*, 24 May, 1851, p. 11.

³⁵³ "Births, Deaths, Marriages and Obituaries: In: " *Manchester Courier and Lancashire General Advertiser*, 10 Feb. 1876, p. 8.

³⁵⁴ *Diário de Pernambuco*, 05/06/1857, p. 2.

³⁵⁵ *Jornal do Comércio*, 11/07/1857, p.1.

epidemia da cólera, que como mencionamos anteriormente, assolou Pernambuco entre 1855-56. Conforme informação publicada pelo Ministério do Império, Patchett obteve destaque por ter, entre “outros atos de beneficência enviado dez contos de réis para os pobres de Olinda e Barreiros”.³⁵⁶ Além disso, o jornal *O Liberal Pernambucano* publicou uma notícia sobre a instalação de um hospital no consistório da Igreja do Nossa Senhora do Livramento, no Recife, fundado por iniciativa de George Patchett, entre outros, sendo o inglês um dos principais articuladores do hospital e quem também fez uma doação de dez contos de réis para a instituição.³⁵⁷ As atividades de George Patchett enquanto filantropo renderam-lhe a concessão, por parte do governo imperial brasileiro, do título honorífico de comendador da Ordem de Cristo, em 1858.³⁵⁸

George Patchett e a firma Rostron, Rooker & C. participaram de outros empreendimentos ligados ao setor de obras públicas e infraestrutura urbana no Recife. Nos meados de 1856, foram publicados editais do governo provincial para convocar os interessados em promover o serviço de iluminação pública a gás na cidade.³⁵⁹ Assim o governo provincial de Pernambuco estabeleceu um contrato para o fornecimento do serviço com “os senhores Dr. Filipe Lopes Netto, Henry Gibson e Manoel de Barros Barreto para contratar a iluminação a gás desta cidade e da povoação dos Afogados”.³⁶⁰ O contrato determinava que uma quantia prévia fosse depositada pelos cessionários junto à Tesouraria Provincial de Pernambuco, na forma de uma caução no valor de 50 contos de réis. Para obedecer à cláusula contratual, os contratados contaram com capitais investidos pela firma Rostron, Rooker & C., e seguindo as instruções do edital, o governo provincial fez publicar o *Diário de Pernambuco* que:

a fim de habilitar o Dr. Filipe Neri e outros para contratar o serviço de iluminação desta cidade por meio do gás, é de theor que recebemos dos senhores Rostron, Rooker & C. a quantia de 50 contos de réis, (...) e por nos ser pedido, passamos este, provenientes de seis prestações que nos pagaram os mesmos senhores³⁶¹

Nesse sentido percebemos que o capital para financiar a instalação do serviço de iluminação a gás na cidade foi proveniente da firma Rostron, Rooker & C. Além disso, a empresa inglesa intermediou a contratação dos engenheiros e técnicos responsáveis pela

³⁵⁶ BRASIL, Ministério do Império, Ministro (Luiz Pedreira do Couto Ferraz). Relatório do ano de 1856 apresentados à Assembleia Geral Legislativa na 1ª sessão da 10ª Legislatura. Rio de Janeiro, Tipografia Universal de Laemmert, 1857, p. 48

³⁵⁷ *O Liberal Pernambuco*, 11/03/1856, p.1.

³⁵⁸ *Correio Mercantil*, 03/12/1858, p. 1

³⁵⁹ *Diário de Pernambuco*, 22/04/1856, p. 3.

³⁶⁰ *Diário de Pernambuco*, 28/04/1856, p.1.

³⁶¹ *Diário de Pernambuco*, 05/06/1856, p. 2.

instalação do serviço no Recife. De acordo com uma publicação veiculada no jornal britânico *Manchester Guardian*:

A cidade de Pernambuco espera ser iluminada com gás em virtude do contrato, para a montagem dos edifícios e máquinas para a fabricação de gás, além dos revestimentos dispostos nas ruas compostos por 1.000 lâmpadas públicas, que foi concluído com os Srs. Edward T. Bellhouse and Co., desta cidade. A empresa está em mãos de duas empresas comerciais eminentes em Manchester, os Irmãos Brothers Fielden e os Srs. R. Rostron & Co, que estão representados em Pernambuco pelos senhores Rostron, Rooker & Co. Os planos e especificações de todas as obras foram projetadas pelos senhores Law & Blount, engenheiros civis, de Londres. A parcela do capital referente ao Sr. Bellhouse é de £ 53.000, que não inclui os instrumentos internos de gás para as casas e edifícios da cidade.³⁶²

Entretanto, para concluir essa questão, devemos ressaltar que a instalação e o início da prestação do serviço de iluminação somente foram concluídos cerca de dois anos depois. Além disso, de acordo com uma notícia publicada naquele período, o responsável pela prestação do serviço foi a própria firma Rostron, Rooker & C. Em 1859, o Diário de Pernambuco noticiou que a incorporada Companhia de Iluminação a Gás convoca os interessados “na utilização do serviço de iluminação a gás em suas residências à contrata-lo através de Rostron, Rooker & C., Agentes”.³⁶³

A atuação de Patchett na praça de comércio do Recife não esteve restrita a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor. Cabe destacar que de acordo com notícia publicada no Jornal do Comércio, George Patchett fez parte da primeira diretoria da Companhia Pernambucana em 1854.³⁶⁴ Além disso, no início de 1858, o mesmo periódico noticiou em uma publicação do Tribunal do Comércio de Pernambuco a realização da matrícula de George Patchett, cidadão brasileiro naturalizado, como corretor geral desta praça.³⁶⁵

Diante disso, há a necessidade de esclarecer algumas questões conceituais sobre o impacto das atividades desses negociantes britânicos na transferência de conhecimento para o transporte a vapor no Brasil. Cabe salientar que Teresa Lopes e outros, em estudo sobre a presença de investimentos estrangeiros e da transferência de bens intangíveis para o processo de criação das marcas registradas no Brasil, durante o último quarto do século XIX, propuseram compreender o exercício dessa influencia a partir da categoria *empreendedor expatriado britânico*, sendo este um indivíduo “com características adicionais aquelas apresentadas, que é alguém que se especializou em tomar decisões juramentais sobre a coordenação de recursos

³⁶² *Manchester Guardian*, January 9, 1857, p. 6 (tradução nossa)

³⁶³ Diário de Pernambuco, 26/05/1859, p. 3

³⁶⁴ Jornal do Comércio, 11/03/1854, p.1.

³⁶⁵ Diário de Pernambuco, 22/01/1858, p.2.

com objetivo econômico e em condições de incerteza”³⁶⁶. Sobre essas características adicionais dos expatriados, os mencionados autores afirmaram também que um expatriado “é alguém que é cidadão de um país, mas reside em outro em longo prazo (...) e atua como remetente de facilitador em processos de transferência de conhecimento e informação entre países”³⁶⁷.

A respeito da presença inglesa na Companhia Pernambucana, as investigações prévias feitas nos periódicos ingleses revelaram que a firma Rostron, Rooker & Co. foi uma sociedade anônima com sócios no Brasil e na Inglaterra, composta até meados de 1860 por Richard Rostron, Thomas Dutton, Michael Marshall Rooker, Charles James Benson e John Rostron, ambos negociantes atuantes em Pernambuco, no Império do Brasil”³⁶⁸. XXX

A empresa foi ativa consignatária de embarcações empregadas no comércio marítimo, contando com contatos comerciais em outros entrepostos do Império. Nos anos 1840 e 1850 os mesmos negociantes participaram também da firma “*Rostron, Dutton & Co.*, no Rio de Janeiro e da sociedade *Rostron & Co.* na Bahia”.³⁶⁹ Ademais, a sociedade comercial estabelecida no Rio de Janeiro foi uma das maiores firmas exportadora de café brasileiro e importadora de farinha do Sul dos Estados Unidos.³⁷⁰

A empresa foi ativa consignatária de embarcações empregadas no comércio marítimo, contando com contatos comerciais em outros entrepostos internacionais e do Império do Brasil. No início dos anos 1850, o Diário de Pernambuco fez constantes anúncios mencionando o armazém e o escritório da firma Rostron, Rooker & C. como locais de venda de “farinha de Baltimore, em barricas e em meia ditas, muito nova e de marcas bem conhecidas e acreditadas; assim como a excelente farinha de Nova York mais superior que a galega, em porções a vontade do comprador”³⁷¹

Porém, a partir de 1852, se manteve ativa somente a empresa Rostron, Rooker & C, sediada na capital pernambucana, uma vez que o jornal britânico *The London Gazzette* publicou em sua listagem de sociedades comerciais dissolvidas a informação de que as firmas Rostron

³⁶⁶ LOPES, Teresa da Silva, GUIMARÃES, Carlos Gabriel, SAEZ, Alexandre, SARAIVA, Luiz Fernando. *The 'disguised' foreign investor: Brands, trademarks and the British expatriate entrepreneur in Brazil*, Business History, DOI: 10.1080/00076791.2017.1287174, p.2 (tradução nossa).

³⁶⁷ Idem, p.6

³⁶⁸ *The Gazette Official Public Records, The London Gazette*, 26/03/1861, p. 1336.

³⁶⁹ *The Gazette Official Public Records, The London Gazette*, 03/12/1852, p 3536.

³⁷⁰ VALENCIA, Carlos Eduardo. A economia dos negros livres no Rio de Janeiro e Richmond, 1840-1860. Tese (doutorado em História). Niterói-RJ: PPGH/UFF, 2012.

³⁷¹ Diário de Pernambuco, 27/11/1852, p.2; 11/12/1852, p.4; 08/02/1853, p.4.

& C., que operava e Salvador da Bahia, e a firma Rostron, Dutton & C., com representante no Rio de Janeiro, tiveram suas sociedades dissolvidas.

“Notice is hereby given, that the partnership therefore subsisting between Richard Rostron, James Henry Mckinnell, Thomas Dutton and Michael Marshall Rooker, under the firms Rostron, Dutton & Co., at Rio de Janeiro, and of Rostron & Co. at Bahia, both in the Empire of Brazil, ceased and terminated. So far as regard the said James Henry Mckinnell, on 20th day of June 1852, by his retiring, - Bahia, 18th October 1852”.³⁷²

No que se refere ao processo de montagem e incorporação da Companhia Pernambucana, em outubro de 1855, noticiaram os jornais locais que havia chegado ao porto do Recife o primeiro navio a vapor da Companhia Pernambucana, o *Marques d’ Olinda*, em homenagem ao líder conservador pernambucano Pedro de Araújo Lima (Visconde com grandeza, por decreto imperial de 1841, e Marquês de Olinda, por decreto imperial de 1854). De acordo com a notícia, a pedido dos diretores, foi incumbido o Sr. Richard Rostron, negociante residente em Manchester, para contratar a fatura deste vapor, o que efetuou com o hábil construtor John Laird³⁷³ de Birkenhead, em Liverpool. A embarcação tinha capacidade de 400 toneladas e com força motriz de 150 cavalos a vapor, e o seu custo foi de vinte e cinco mil libras esterlinas (£ 25, 000.00 ou 218:750£000), custo esse bem considerável para época.³⁷⁴

De acordo com o contrato de compra da embarcação, Richard Rostron, residente em Manchester, negociou junto a John Laird & C. os termos de compra do navio a vapor por meio de um contrato assinado em 28 de setembro de 1854, no qual Rostron afiançou os custos para a compra do navio e dividiu o pagamento em cinco parcelas que seriam pagas em momentos distintos: a primeira na aceitação do contrato, a segunda quando da finalização do projeto do navio, a terceira quando fosse finalizado o casco da embarcação, a quarta quando fosse finalizado o motor da embarcação e a última quando da conclusão da construção.³⁷⁵ Sobre a potência do navio, o documento revelou que a embarcações contava com as dimensões de

“220 pés de comprimento, 13 pés de profundidade e tonelagem de 967 toneladas e a potência nominal de 150 cavalos combativos, (...) capacidade de construção transportará de 350 a 400 toneladas de peso morto de carga de dez dias de

³⁷² *The Gazette Official Public Record, The London Gazette*, 03/12/1852, p. 3536

³⁷³ A empresa foi uma das mais importantes firmas no ramo da construção naval britânica, exportando navios a vapor para várias partes do mundo. No *Wirral Archives*, em Birkenhead (UK), estão depositados os documentos da empresa, entre eles as plantas e desenhos das embarcações por eles construídos. Há uma listagem dos navios a vapor construídos pela firma disponível em: <http://www.wirral.gov.uk/libraries-and-archives/wirral-archives-service/documents-we-hold/cammell-laird-shipbuilders>

³⁷⁴ BN, Diário de Pernambuco, 27/10/1855, p. 2

³⁷⁵ WIRRAL ARCHIEVES, *Laird Brothers – Contract Book* (94-205) 1854-1857. *Cammell Laird Company Collection*, fl.95

carvão em 9 pés de água e poderá manter uma velocidade média de oito nós".³⁷⁶

Entre outras especificações do contrato de compra do navio *Marques d' Olinda*, cabe salientar que o documento determinou que a embarcação seria construída com ferro e pavimentos e teto de pinho, contando ainda com uma estrutura de cabine completa com salão equivalente aquele adotado pela *The Peninsular and Oriental Company* e *The South American Steam Navigation Company*, duas importantes companhias de navegação a vapor transoceânicas.³⁷⁷ Vale destacar que menos de um ano depois, a segunda embarcação da companhia, o vapor *Iguarassu*, chegou ao porto do Recife proveniente da Inglaterra com indicação de fabricação no mesmo estaleiro.³⁷⁸

É importante destacar que *Cammell Laird and Company*³⁷⁹ foi responsável pelos projetos de construção de outros navios para algumas empresas brasileiras de navegação a vapor, entre eles: *Belém PS* e *Manaus SS*, para a Companhia de Comércio e Navegação do Amazonas; o navio *Guajara OS*, para a Companhia de Navegação do Maranhão; o navio *Oyapock TSS*, para a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, além do navio *Santa Cruz ARA*, para a Companhia Bahiana de Navegação.³⁸⁰

Desde 1846, haviam empresas de construção naval no Brasil, como o Estaleiro de Ponta de Areia, no Rio de Janeiro e o Estaleiro da Preguiça, na Bahia. Nesse sentido, Thiago Mantuano da Fonseca ressaltou que existia na Corte a consciência de que as principais companhias subvencionadas pelo Estado Nacional tenham constituído a maior parte do setor de transformação metal-mecânico nacional.³⁸¹ No entanto, a maioria dos navios utilizados pelas companhias de navegação a vapor brasileiras não foi construída no Brasil. A construção desses navios no Brasil era muitas vezes mais dispendiosa, fazendo com que a aquisição de um vapor no exterior fosse mais vantajosa. Além disso, alguns dos principais acionistas e gerentes dessas

³⁷⁶ Idem.

³⁷⁷ WIRRAL ARCHIEVES, Laird Brothers – Contract Book (94-205) 1854-1857. Cammell Laird Company Collection, fl. 96.

³⁷⁸ BN, Diário de Pernambuco, 26/09/1856, p.3.

³⁷⁹ Sobre John Laird, é importante mencionar que se tratou de um preeminente construtor de navios, pioneiro na montagem de embarcações produzidas com ferro. Desde os anos 1820 participava da sociedade William Laird & Son, que passou a chamar-se Laird, Sons & Co nos anos 1860. Em meados da década de 1890, ocorreu a fusão da empresa com a firma Johnson Cammel & Co., de Sheffield, formando a empresa Cammell Laird & Co., que atuou no setor até 1993. Conferir: WARREN, Kenneth. *Ships and Men: Cammell Laird (1824-1993)*. Liverpool: Liverpool University Press, 1998.

³⁸⁰ WIRRAL ARCHIEVES, Laird Brothers – Ships Book (23-134) 1854-1857; (134-215) 1857-60. Cammell Laird Company Collection, List of Cammell Laird Ships., Yard No. V. 0735 (TB 306); V.0283; V.0678; V.0253; V.0675; V.0408; V. 0561; V. 0112.

³⁸¹ FONSECA, op. cit., p. 134

companhias de navegação eram negociantes britânicos que tinham participação em empresas britânicas e brasileiras.

Conforme mencionamos anteriormente, o comerciante britânico residente no Recife, George Patchett, foi sócio da empresa Rostron, Rooker & Co. que tinha ainda como sócios os comerciantes Richard Rostron e Michael Marshall Rooker, residentes em Manchester. A firma Rostron, Rooker & C. foi uma das principais acionistas e sócios fundadores da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, juntamente com as firmas brasileiras Amorim & Filho e Barroca & Castro. Em 1855, Richard Rostron atuou como intermediário na compra do navio a vapor *Marques d'Olinda*, construído a pedido da Companhia Pernambucana de Navegação pelos construtores navais Cammel, Laird & Co., em Birkenhead.

Entretanto, devemos salientar que os empreendimentos de Richard Rostron na navegação a vapor remontam a década anterior. Em novembro de 1846, foi anunciado pelo jornal pernambucano *O Diário Novo* que a firma britânica Rostron, Dutton & C., outra sociedade comercial de Richard Rostron, era proprietária de um navio a vapor com hélice denominado *Antílope* que havia entrado no porto Rio de Janeiro, proveniente de Liverpool.³⁸² De acordo com a notícia, o navio foi visitado pelo imperador Dom Pedro II que fez um pequeno passeio na embarcação ao redor da Baía de Guanabara, “retirando-se em seguida S. M Imperial para sua Quinta da Boa Vista, depois de manifestar ao comandante e aos senhores Rostron e Dutton o quanto lhe tinha sido agradável a digressão que fizera”.³⁸³

Os sócios da firma Rostron, Rooker & Co., estabelecidos no Brasil, como no caso de George Patchett, também atuaram no comércio exterior, importando têxteis para o Brasil e exportando açúcar, algodão cru e café para a Europa. Essas informações evidenciam que os negociantes britânicos faziam parte de redes internacionais que permitiam às empresas se beneficiarem, principalmente, da transferência de conhecimentos e informações.

No caso da Companhia Baiana de Navegação, os acionistas britânicos assumiram gradualmente o controle da empresa.³⁸⁴ Em 1862, com a proibição do transporte marítimo estrangeiro em cabotagem temporariamente revogada, o controle do capital da companhia foi transferido para as mãos do grupo de acionistas britânicos que havia adquirido boa parte das ações da companhia. Assim, a firma foi refundada sob o nome de *Bahia Steam Navigation Company*. Uma das primeiras decisões tomadas pelo novo conselho de diretores foi a

³⁸² O Diário Novo, 20/11/1846, p. 1.

³⁸³ Idem, p. 2.

³⁸⁴ SAMPAIO, op. cit., p.189

transferência da sede da empresa para Londres, onde a primeira assembleia geral de acionistas ocorreu em 21 de novembro de 1862.³⁸⁵ Nessa ocasião, quatro entre os cinco principais investidores eram britânicos, representando mais de 96% da capital do negócio.³⁸⁶

Até o momento, podemos verificar que no caso da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, a presença de investimento britânico foi fundamental para o processo de incorporação da empresa. De acordo com as atividades das empresas de navegação a vapor brasileiras, podemos perceber que as empresas e os empreendedores britânicos amortizaram o impacto do conhecimento e da transferência de informação e tecnologia no setor de transporte brasileiro. Nesse caso, a investigação da atuação dos negociantes estrangeiros expatriados revelou algumas das especificidades da presença britânica no financiamento das companhias de navegação a vapor brasileiras.

Desse modo, podemos verificar que ao longo da fase de criação e incorporação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, foi intensa a presença de sócios estrangeiros no empreendimento. No que diz respeito ao financiamento e a transferência de conhecimento e informação para esse negócio, a importância dos sócios britânicos foi destacada em função de sua inserção em uma rede de comércio internacional e o seu mais amplo acesso aos principais centros econômicos e de construção naval daquele período.

Cabe ressaltar que, além da empresa Rostron, Rooker & Co., outras firmas e negociantes britânicos foram mencionados pelas fontes como acionistas e diretores da companhia, entre eles, Saunders, Brothers & Co (1862), Thomas Jeffries (1864) e John Lilly (1866). Dessa maneira, a presença de sociedades comerciais britânicas no financiamento e na organização das companhias brasileiras de navegação a vapor se tornou melhor compreendida, tendo em vista o exemplo do caso da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor.

2.4. A Companhia Pernambucana de Navegação Vapor nos primeiros anos de atividade e o empréstimo de 1859

Conforme discutimos anteriormente, após a cessão do privilégio, trataram os novos sócios de definir as bases de organização da empresa. O estatuto da Companhia Pernambucana foi aprovado em julho de 1854, por meio do qual foi estabelecida sua incorporação, o montante do fundo social - estipulado em 600:000\$000 -, sua divisão por ações, além de cláusulas que

³⁸⁵ The National Archives, (UK). Board of Trade: Companies Registration Office. Files of Dissolved Companies. Company n° 2402; Bahia Steam Navigation Company Ltd. Incorporated in 1862. Dissolved 1916. Reference: BT 31/1686/6015, fl. 1-5

³⁸⁶ Idem, fl. 6-9

definiram normas para a organização da assembleia de acionistas, lucros e dividendo, Conselho de Direção e Comissão de Exame³⁸⁷. A referida companhia foi estabelecida com o objetivo de transportar mercadorias diversas, passageiros, dinheiro e tropas, com o propósito integrar a região e o comércio da praça de Pernambuco e das outras praças que optassem por seus serviços.

O estatuto da Companhia passou pela primeira modificação ainda no ano de 1854, tendo como base o parecer favorável da Seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado. Tal alteração previu que a subvenção dada pelo governo imperial, estabelecida pelo decreto de 1853, fosse aumentada em 24:000\$000 anuais, acrescentando um artigo referente à designação dos portos intermediários em que deviam os vapores da Companhia fazer escalas “à proporção que se forem removendo os obstáculos que ainda tornam alguns inacessíveis”³⁸⁸. O referido decreto ainda ampliou por mais um ano o prazo máximo para a companhia dar início as atividades de navegação. No mesmo ano, antes que fossem iniciadas suas atividades, a companhia comunicou ao governo da província de Pernambuco, como condição necessária para que seu empreendimento comercial fosse bem-sucedido, a indispensável necessidade de melhoramento “dos portos em que a Companhia tivesse de atracar os vapores”.³⁸⁹ É importante ressaltar que a companhia somente começou a receber as subvenções do governo quando teve início suas atividades de navegação, ou seja, todos os custos para a instalação do empreendimento correram por conta de seus sócios e acionistas.

A primeira embarcação a vapor da Companhia Pernambucana chegou ao porto do Recife em 26 de outubro de 1855. Em seu trajeto de Liverpool ao Recife, o navio *Marquez de Olinda* passou também pelos portos de Lisboa e da Ilha da Madeira, e, “fez sua viagem de Liverpool a Lisboa em 4 dias e seis horas, de Lisboa para a Madeira em 3 dias e nove horas e de Madeira à Pernambuco, em 12 dias e 11 horas”³⁹⁰. A impressão causada pela chegada do *Marquez de Olinda* foi de deslumbramento, já que, a marinha mercante da província de Pernambuco nunca havia possuído um navio tão luxuoso e moderno em seu conjunto de embarcações.

“O casco é de ferro, comprimento de roda a roda é de 200 pés, tem 967 toneladas e força nominal de 150 cavalos, dando movimento a uma hélice. Tem ainda capacidade

³⁸⁷ BRASIL, Governo do. Decreto nº 1.413, de 15 de julho de 1854. Aprova o estatuto da Companhia denominada – Pernambucana – que tem por fim o estabelecimento de Vapores entre o porto da cidade do Recife e os de Maceió ao sul, e até cidade de Fortaleza ao norte. Coleção das Leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1854, tomo XVII, parte 2, p.263

³⁸⁸ BRASIL, Governo do. Decreto nº 1.478, de 22 de novembro de 1854. Altera as condições anexas ao decreto nº 1.113 de 31 de janeiro de 1853, que concedeu a Companhia Pernambucana privilégio exclusivo para a navegação por vapor entre o porto do Recife até o de Maceió, na linha sul, e o da cidade de Fortaleza na linha norte. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro, p. 300.

³⁸⁹ APEJE, Coleções Petições: Companhia Pernambucana de Navegação, lv.3, 25/07/1854, fl. 3.

³⁹⁰ BN, Diário de Pernambuco, 27/10/1855, p. 2.

para 400 toneladas de carga, fora espaço para maquinismos e combustíveis para dez dias. As câmaras são em cima, suficientemente ventiladas, e a imitação dos vapores do Mississippi e Ohio, oferecem excelentes cômodos para 24 passageiros de 1ª classe e 48 na 2ª.³⁹¹

O navio *Marques de Olinda* iniciou a primeira viagem da linha Sul no dia seguinte. Seguiu para o Rio de Janeiro a fim de entregar as mercadorias que em Liverpool tomou o frete para aquela praça³⁹². No trajeto de retorno do Rio de Janeiro, a embarcação transportou tropas, medicamentos e médicos do Rio de Janeiro e da Bahia que se faziam necessários em várias localidades assoladas pela cólera, entre os anos 1855 e 1856, fazendo paradas em alguns portos, antes do retorno ao Recife.³⁹³ Durante essa viagem, o navio levou ajuda até as cidades de Aracajú, Penedo e Maceió, retornando ao Recife cerca de dois meses após sua partida.³⁹⁴

Em janeiro de 1856, o jornal *Diário de Pernambuco* noticiou que o vapor *Marquez de Olinda* havia partido para a primeira viagem da linha Norte. O navio seguiu para o porto de São Luís do Maranhão, realizando escalas nos portos da Cidade da Paraíba, Natal, Aracati, Acaraú e Maranhão. Durante as escalas que o vapor fez nas referidas cidades, o navio recebeu cargas e passageiros com destino ao Recife e portos intermediários.³⁹⁵ No entanto, na viagem de retorno ao Recife, em 9 de março de 1856, ocorreu um grave acidente próximo a foz do Rio Goiana, em Pernambuco. Na ocasião, o vapor estava carregado de açúcar e couro, além dos passageiros. Os diretores da Companhia Pernambucana receberam temerosos a notícia do naufrágio e solicitaram ao presidente da Província que fossem tomadas medidas para socorrer os passageiros e proteger as cargas, solicitando a utilização de outras embarcações para proceder no resgate.

O vapor vinha completamente carregado, e tinha a bordo perto de cem passageiros; ainda que nem houve perda de vida tenhamos que lamentar, os passageiros, entre os quais há também senhoras, estas faltas de recursos, e cheios de apreensões por causa do temor que se desenvolva a cólera entre os mesmos, por tais valiosos motivos a direção da companhia por nesse instante requiere a vossa excelência que haja de

³⁹¹ Idem.

³⁹² BN, *Diário de Pernambuco*, 28/10/1855, p. 2

³⁹³ A respeito da cólera no Brasil dos anos 1850, cf. KODAMA, Kaori et. Al. Mortalidade escrava durante a epidemia de cólera no Rio de Janeiro (1855-1856): uma análise preliminar. *Hist. cienc. Saúde-Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 19, supl. 1, p. 59-79, Dec. 2012. Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59702012000500005&lng=en&nrm=iso>. access on 16 June 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-59702012000500005>; MARIANO, Serioja Rodrigues Cordeiro e MARIANO, Nayara R. C.. O Medo anunciado: a febre amarela e a cólera na província da Paraíba (1850-1860). *Fênix – Revista de História e Estudos Culturais* Setembro/ Outubro/ Novembro/ Dezembro de 2012 Vol. 9 Ano IX nº 3. http://www.revistafenix.pro.br/PDF30/DOSSIE_ARTIGO_5_SERIOJA_RODRIGUES_CORDEIRO_MARIANO_E_NAYANA_R_C_MARIANO_FENIX_SET_OUT_NOV_DEZ_2012.pdf

³⁹⁴ BN, *Diário de Pernambuco*, 27/12/1855, p. 3

³⁹⁵ BN, *Diário de Pernambuco*, 08/01/1856, p. 2

socorrer esses passageiros e a proteção da carga que foi possível salvar dadas ordens necessárias já que na escuna Lindóia, ou o vapor de guerra Beberibe siga e passe possível hoje mesmo na referida barra de Goiana.³⁹⁶

Apesar da gravidade do acidente, toda a tripulação e os passageiros foram retirados a salvos do mar, porém, a embarcação foi perdida.

Consta-nos que do vapor Marquez d'Olinda apenas existem os destroços espalhados sobre as coroas na barra de Goiana. Pouca coisa se salvou de sua carga pois que grande parte era de açúcar, e couros, dos quais tem vindo para o Recife, uma porção mesmo molhada. Também se tem tirado parte da máquina, e se tratava de tirar o resto da mastreação.³⁹⁷

Na época, a causa do acidente foi atribuída a uma colisão do navio com um banco de areia, o que teria acontecido por um engano do práctico. Porém, também foi levantada a hipótese de que o acidente teria sido causado em virtude das grandes dimensões que o vapor Marquez de Olinda possuía, e que estas seriam inapropriadas para as condições de navegabilidade da região.

Infelizmente a extrema imperícia de um práctico produzindo o naufrágio deste belo vapor, em um lugar onde ele podia navegar perfeitamente, pareceu dar razão a todos os que clamaram contra as altas dimensões do mesmo vapor. Mas o grande carregamento que ele trouxe dos portos do Norte, demonstrou não serem inúteis essas dimensões.³⁹⁸

Em maio de 1856, os salvados da embarcação - a carga, o motor a vapor e os restos da mastreação do navio - foram levados a leilão pelo comandante da embarcação Maciel Junior, por ordem dos diretores da companhia.³⁹⁹ Porém, todo o restante da estrutura do navio naufragou, ficando submersa. É interessante destacar que o naufrágio do vapor Marquez de Olinda se tornou objeto de um estudo arqueológico que pesquisou as causas de alguns naufrágios de embarcações no litoral pernambucano. Após investigarem as causas do naufrágio, Amanda Tavares e Carlos Celestino e Souza analisaram as evidências do patrimônio arqueológico subaquático nacional que o naufrágio do Marquez de Olinda representa, concluindo que o acidente ocorreu possivelmente em virtude da “imperícia do práctico responsável no momento, devido à falta de cuidado na condução do navio, no possível desconhecimento da cartografia litorânea local e falta de habilidade ou experiência necessária a tais atividades”.⁴⁰⁰

³⁹⁶ APEJE, Coleções Particulares. Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, volume 1, p.30.

³⁹⁷ BN, Diário de Pernambuco, 17/03/1856, p.2

³⁹⁸ BN, Diário de Pernambuco, 09/09/1856, p.2

³⁹⁹ BN, Diário de Pernambuco, 15/05/1856, p.2

⁴⁰⁰ TAVARES, Amanda de Azevedo Cavalcanti; Souza, Estudos das causas dos naufrágios em Pernambuco pertencentes a Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor (1854-1908). CLIO: Revista de

Menos de um ano depois do naufrágio, a segunda embarcação da Companhia Pernambucana, o vapor *Igarassu*, chegou ao porto do Recife proveniente da Inglaterra com indicação de fabricação no mesmo estaleiro que havia construído o vapor Marquez de Olinda.

⁴⁰¹ A partir da aquisição do vapor *Igarassu*, a companhia pode então retomar suas atividades de navegação. A segunda embarcação da empresa contava com 458 toneladas e equipagem 40.

⁴⁰² O novo vapor da companhia contou com dimensões mais modestas se comparadas ao navio naufragado. O navio *Igarassu* aportou no Recife proveniente de Londres em 25 de setembro de 1856 e dias depois partiu em viagem na linha Sul para Maceió com escala em Tamandaré e Barra Grande. ⁴⁰³ No ano seguinte, o *Persinunga*, outro vapor da companhia, chegou ao porto do Recife e logo entrou em atividade. ⁴⁰⁴ A respeito da referida embarcação, vale destacar que a mesma foi construída em 1856 num estaleiro de Londres e possuía 305 toneladas. ⁴⁰⁵

A partir de 1857 as atividades da Companhia Pernambucana ganharam maior regularidade, uma vez que a empresa realizava pelo menos uma das duas viagens mensais previstas para cada linha. De acordo com o Relatório da Presidência da Província de Pernambuco, a companhia havia realizado cinco viagens na linha Norte percorrendo sete portos distintos até Granja no Ceará, com capacidade de carga completa, trazendo ao porto do Recife cento e vinte passageiros em somente uma viagem. Em relação a linha Sul, o relatório informou a ocorrência de dezesseis viagens do Recife até Maceió, já que se tratava de um trajeto mais curto, cujos portos intermediários eram exportadores de açúcar, somente em tempo de safra seriam ali encontrados maiores carregamentos. ⁴⁰⁶

Sobre as atividades da companhia, o relatório provincial de 1857 conclui que sua atuação representava um estímulo às transações mercantis com as províncias vizinhas, uma vez que, “só para o Aracati tem o vapor *Igarassu* levado de cada vez 600 a 800 contos de réis em fazendas, e para o Rio Grande do Norte 200 contos de réis”⁴⁰⁷. No final daquele ano, a publicação ‘Comércio e Câmbios’ veiculada diariamente no Diário de Pernambuco, divulgou

Pesquisa Histórica. Recife, nº33.1, 2015, p. 157.

⁴⁰¹ BN, Diário de Pernambuco, 26/09/1856, p.3.

⁴⁰² BN, Diário de Pernambuco, 26/09/1856, p. 3.

⁴⁰³ BN, Diário de Pernambuco, 17/10/1856, p. 3.

⁴⁰⁴ BN, Diário de Pernambuco, 15/03/1857, p. 2.

⁴⁰⁵ Lloyd's Register of British and Foreign Shipping: from 1st July, 1857 to the 30th June, 1858. London: Cox & Wyman, 1857, p. P1

⁴⁰⁶ PERNAMBUCO. Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857 o Exm. Sr. conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, presidente da mesma província. Recife: Typografia de M. F. de Faria, 1858, p.15.

⁴⁰⁷ Idem.

que as ações da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor foram cotadas ao par.⁴⁰⁸

Os esforços da Companhia Pernambucana para dar regularidade à navegação costeira a vapor não passaram despercebidos pela crônica ‘A Carteira’, publicada pelo Diário de Pernambuco e escrita por Abdallah El Kratif, pseudônimo utilizado pelo jornalista pernambucano Antonio Pedro de Figueira.⁴⁰⁹ O autor do folhetim mencionou os esforços que os sócios da companhia haviam empreendido para prosseguir na sua organização e ressaltou as vantagens auferidas pelas atividades da empresa, que “para todo o Norte tem levado o vapor Igarassu em uma única viagem mais de 4 contos de reis em gêneros aqui comprados para serem vendidos a partir de Acaraú”.⁴¹⁰

Para Antonio Pedro, as vantagens do comércio com essa localidade portuária do norte cearense não paravam por aí, já que no momento em que “o mercado pernambucano havia sentido falta de dois artigos de primeira necessidade, a chegada do vapor Igarassu foi suficiente para fazer cessar a falta; trouxe do Acaraú mais de 1.200 sacos de milho e feijão”.⁴¹¹ Foi comum encontrar entre as páginas do Diário de Pernambuco anúncios que referenciavam o armazém da Companhia Pernambucana como local de venda de produtos variados entre eles cera de carnaúba e toras de madeira⁴¹² e latas de bolachinhas de soda contendo “cada lata 12 libras ao preço diminuto de 6\$00 mil réis”⁴¹³.

Nessa mesma crônica, Antonio Pedro de Figueira deixa talvez transparecer uma das ambições da Companhia Pernambucana naquele momento: ampliar sua área privilegiada de navegação em direção ao norte, além da cidade de Fortaleza, rumo à cidade do Parnaíba, no Piauí. Nesse sentido, o mencionado autor ressalta que:

(...) uma pequena quantidade de mercadoria remetida de Pernambuco para o porto de Granja foi depois transportada para a cidade de Parnaíba. Admirava-se ali as qualidades superiores as que antigamente eram recebidas do Maranhão e por preço muito superior ao que pagavam pelos que eram daqui remetidos. Esta verdade é de fácil apreciação, Pernambuco, em virtude da sua situação geográfica é hoje o empório do Comércio do Norte e aqui a desleal concorrência das atividades e das transações dá lugar a barateza dos preços e a superior qualidade dos artigos de consumo. (...) a província do Piauí reclama a navegação costeira a vapor. O governo deve atender a esta patriótica requisição, nenhuma outra empresa melhor do que a Pernambucana para satisfazer este desejo. Estenda-se, pois, o privilegio da Companhia

⁴⁰⁸ Diário de Pernambuco, 05/12/1857, p.3.

⁴⁰⁹ Segundo José Antônio Gonçalves de Mello, “Antonio Pedro de Figueira foi folhetinista ou cronista, como ele mesmo se declarava em relação a ‘A Carteira’, atento a tudo quanto representava o progresso para a sua cidade e sua província. Cf.: MELLO, José Antônio Gonçalves de. Diário de Pernambuco: Economia e Sociedade no 2º Reinado. Recife: Editora Universitária UFPE, 1996, p. 401.

⁴¹⁰ Diário de Pernambuco, 19.10.1857, p.1.

⁴¹¹ Idem.

⁴¹² Diário de Pernambuco, 11/08/1858, p. 4.

⁴¹³ Diário de Pernambuco, 10/09/1858, p. 4.

Pernambucana do porto da cidade da Fortaleza à barra do rio Parnaíba.⁴¹⁴

Os escritos de Antonio Figueira evidenciam que havia o interesse por parte da Companhia Pernambucana de estender a linha norte de navegação a vapor até o Parnaíba. Ao que tudo indica, havia fortes indícios de que esse interesse poderia se concretizar, visto que, a aprovação do decreto nº 936, de 5 de setembro de 1857 autorizou o governo imperial, enquanto não fosse estabelecida a navegação costeira de que trata a Lei de 22 de julho de 1854, a contratar ou com a Companhia dos Paquetes para o Norte, ou com a Companhia Pernambucana, a escala dos vapores em algum dos portos do Rio Paranaíba, na Província do Piauí.⁴¹⁵ Entretanto, cabe esclarecer que esse objetivo não se tornou exitoso, pois, no ano seguinte o governo imperial aprovou um decreto que instituiu esse mesmo trecho como parte da área de abrangência privilegiada da Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão.⁴¹⁶

O Diário de Pernambuco publicou uma série de artigos redigidos por indivíduos que confrontavam suas queixas e elogios dirigidos à diretoria da Companhia. Os textos eram publicados sob o anonimato de alcunhas misteriosas, como o Sr. X. Y. Z, que criticou de forma ferrenha “a concessão do longo privilégio dado a Companhia Pernambucana, o enorme valor da subvenção que seria mais que muito suficiente prêmio da precedência”.⁴¹⁷ Queixava-se, também, de que até aquele momento os acionistas da empresa ainda não haviam recebido nenhuma remessa dos dividendos das ações da Companhia Pernambucana.⁴¹⁸ Entre os defensores do desempenho da companhia, o autointitulado ‘O Acionista’ defendia a postura da empresa ressaltando o empenho que essa teria esmerado para a construção de trapiches em Itapissuma, Igarassu e Goiana, localidades do litoral pernambucano que eram atendidas pela empresa.⁴¹⁹

O pagamento dos dividendos por parte das primeiras companhias de navegação a vapor foi uma questão bastante delicada, uma vez que a maioria das empresas do setor teve dificuldade de gerar dividendos e distribuí-los entre seus acionistas. Segundo Almir Chaiban El-Kareh, a

⁴¹⁴ Diário de Pernambuco, 19.10.1857, p.1

⁴¹⁵ BRASIL, Governo do. Decreto nº 936, de 5 de setembro de 1857. Autoriza o Governo para estabelecer a navegação por vapor desta Corte à Cidade da Victoria, na Província do Espírito Santo, e a estende-la ao porto de Caravela, na da Bahia. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1857, p. 483.

⁴¹⁶ BRASIL, Governo do. Decreto nº 2197 de 26 de junho de 1858. Aprova o contrato celebrado com os procuradores da diretoria da companhia de navegação costeira entre os portos de S. Luiz do Maranhão e a cidade de Fortaleza no Ceará, e entre o mesmo porto do Maranhão e a cidade de Belém do Pará. Coleção Leis do Império. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1858, tomo XX, parte II, p.371.

⁴¹⁷ Diário de Pernambuco, 23/03/1858, p. 2.

⁴¹⁸ Diário de Pernambuco, 11/03/1858, p. 2.

⁴¹⁹ Diário de Pernambuco, 08/03/1858, p. 1.

Companhia Brasileira de Paquetes chegou a pagar 12% de dividendos aos acionistas, decrescendo para um percentual de 6 % num momento de maior dificuldade, o que suscitou protestos junto ao governo federal para que as subvenções fossem ampliadas.⁴²⁰ Destarte, Marcos Sampaio salientou que a diretoria da Companhia Bahiana de Navegação também não pode pagar semelhante dividendo, “tendo conseguido no máximo mencionado a possibilidade de pagar dividendos a uma taxa de 10%, e efetivamente só ter conseguido distribuir entre seus acionistas, dividendos a uma taxa de 4%”⁴²¹. Situação semelhante foi experimentada pela Companhia Pernambucana que também teve dificuldade de pagar os dividendos e somente após reduzir drasticamente as despesas, a partir do ano de 1865, conseguiu distribuir dividendos de 10% durante três anos consecutivos.⁴²²

Retomando a questão do desempenho da Companhia Pernambucana de Navegação, vale salientar que o mesmo não se mostrava lisonjeiro em 1858-59 e muito se falou no jornal Diário de Pernambuco sobre a possibilidade de dissolução da empresa “por não se ter obtido do governo geral uma subvenção com que possa fazer face às despesas de mandar fazer dois vapores, (...) porque, os que já ela possui, se acham em estado tal de não fazer com a devida regularidade as suas viagens”.⁴²³

Um dos grandes problemas enfrentados pela companhia foi a ausência de capitais para investir no empreendimento, uma vez que o montante inicial das ações ainda não havia sido integralizado em 1859 e até aquele momento a empresa só tinha recebido um adiantamento da subvenção do governo provincial de Pernambuco no valor de dez contos de reis, concedido em 1857⁴²⁴. O subsídio previsto pela concessão do governo central ainda não tinha sido pago à Companhia Pernambucana, pois a empresa não havia cumprido a cláusula prevista que obrigava a empresa a promover duas viagens mensais para cada uma das linhas na qual operava.⁴²⁵

No *Relatório apresentado pela direção da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira à Assembleia Geral dos senhores acionistas em sessão de 9 de abril de 1859*,

⁴²⁰ EL-KAREH. Op. cit., p.19.

⁴²¹ SAMPAIO. Op. cit., p. 162.

⁴²² ALMEIDA. Op. cit., p. 185.

⁴²³ Diário de Pernambuco, 19/02/1859, p.2.

⁴²⁴ PERNAMBUCO, Relatório que a Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857, excelentíssimo. Sr. Conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, presidente da mesma província. Recife: Tipografia de M. F. de Faria, 1857.

⁴²⁵ BRASIL, Decreto nº 1.113 de 31 de janeiro de 1853. Concede a Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque e outros, representados por seu procurador João Pinto de Lemos Junior, privilegio exclusivo por vinte anos para a navegação por vapor entre o porto da cidade do Recife até o de Maceió ao Sul, e até Fortaleza ao Norte, com diversas escalas pelos portos intermediários. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional. Tomo XVI, parte II, p. 53. Art. 5º

publicado em forma de anexo ao Relatório do Presidente da Província de Pernambuco do mesmo ano, a diretoria da empresa argumentou que

“na deficiência de meios para tratar de amortizar todo o seu passivo, e comprar o vapor que regularizasse a marcha da companhia tem sido baldados os esforços para colocá-la em situação de ser vantajosa aos que com ela tem feito o sacrifício de seus capitais”.⁴²⁶

Além disso, segundo o presidente da província em exercício, José Antônio Saraiva, a diretoria da companhia havia solicitado ao governo imperial a suspensão do serviço de navegação por três meses, até que fossem realizados concertos nos vapores da companhia.⁴²⁷

Haja vista a situação pela qual passava a companhia, no relatório de 1859, a diretoria comunicou à assembleia dos acionistas que havia solicitado ao governo imperial um empréstimo, e assim, “todas as esperanças se apoiam por fim na obtenção do empréstimo de 300 contos requerido em julho do ano corrente ao corpo legislativo”.⁴²⁸

Ainda segundo o referido relatório, a Câmara dos Deputados autorizou o governo a contratar o empréstimo, porém a questão não pode ser discutida no Senado, e assim a companhia “tem sofrido demora na realização de uma das suas urgentes necessidades”. A diretoria da companhia recorreu ao governo geral e logo depois pediu a concessão do referido empréstimo sob as mesmas condições e garantias oferecidas, argumentando que “no interesse do comércio das províncias do Norte, que muito tem lucrado com a navegação a vapor, (o cujo auxilio é incompleto como se demonstrará)”⁴²⁹.

Segundo os diretores da companhia, o governo se mostrou relutante a atender as demandas da empresa, pois para eles, “parece por isso que só há recurso de apelar agora em maio para a reunião do poder legislativo, tornando-se provável que sejam confirmados pelo Senado os favores, já outorgados pela câmara temporária”. No mesmo relatório apresentado pela diretoria aos acionistas em 1859, foi exposta a situação das rendas e despesas da Companhia Pernambucana, segundo essa descrição a situação fiscal da empresa concorria:

para o pagamento de letras cujos vencimentos ocorriam em dias daquele mês, e a remessa de fundos destinados a indenizar a parte das despesas que se faz em Inglaterra com maquinistas e engenheiros, teve a direção de recorrer a um empréstimo que foi feito a companhia pelos diretores Sr. Lemos Junior e Amorim na importância de 39:000\$000, visto que como não tendo caixa podido fazer adiantamentos por letras em que promiscuamente figurassem os diretores como tais no aceite das mesmas, esse

⁴²⁶ PERNAMBUCO, Relatório com que excelentíssimo senhor conselheiro José Antônio Saraiva, abriu a sessão ordinária da Assembleia Legislativa desta província no primeiro de março de 1859. Pernambuco: Tipografia de M. F. de Faria, 1859, p. S 2-1

⁴²⁷ Idem, p.13.

⁴²⁸ Idem. S 2-2

⁴²⁹ Idem

sr. Se prestaram ao que necessitava a companhia. Para isso porem exigiu uma garantia, o que a diretoria resolveu que se fizesse por unanime deliberação se lavrou uma ata especial em 14 de outubro e o terreno pertencente à Companhia no Forte do Mattos ficou garantido o empréstimo, mas hoje está livre e desembaraçado, por que essas letras já foram pagas.

Tamanho era o desencanto com a empresa naquele período que no jornal *Correio Mercantil* mencionou que a Companhia Pernambucana havia mudado de gerência, especulando negativamente que ‘se não melhorar também pior não pode ficar’.⁴³⁰ Mesmo após a mudança na administração da companhia, a situação financeira agravou-se pelos débitos que pesavam sobre a empresa, ao ponto da gerência fazer anuncio no *Diário de Pernambuco* convocando “quem se julgar credor da Companhia Pernambucana queira apresentar as suas contas para serem conferidas com os livros da companhia em casa dos gerentes Rostron, Rooker & C”⁴³¹.

Enquanto isso, a aprovação do empréstimo de trezentos contos de réis para a Companhia Pernambucana de Navegação foi rejeitada pelo Senado, o que gerou críticas publicadas nos jornais da época. Um dos principais pontos de argumentação da crítica à rejeição do contrato foi o fato de que “a votação do Senado negou o empréstimo pedido de 300 contos quase ao mesmo tempo em que concedia outro de 1200 contos de réis a Companhia do Mucury, que, aliás, não está nos apuros em que se encontra a Pernambucana!”⁴³².

Em agosto de 1859, o Senado colocou a questão novamente em discussão e conseguiu a aprovação da concessão do empréstimo à companhia desde que fossem feitas algumas mudanças no contrato de empréstimo.⁴³³ Nesse sentido, o decreto nº 1.044 de 20 de setembro de 1859 concedeu “à Companhia Pernambucana de Navegação Costeira à Vapor, sob garantias convenientes, um empréstimo de 300 contos de réis, por espaço de dez anos, vencendo a juro de 6 por cento ao ano”.⁴³⁴ Já o decreto nº 2.511 de 14 de dezembro de 1859, estipulou que o empréstimo autorizado pelo decreto nº 1.044 de 20 de setembro do mesmo ano fosse quitado em duas prestações iguais, nos primeiros sessenta dias depois da aprovação do decreto e a segunda quatro meses depois da primeira.⁴³⁵ Para talvez se precaver de um possível não

⁴³⁰ *Correio Mercantil*, 18/04/1859, p. 1.

⁴³¹ *Diário de Pernambuco*, 29/05/1859, p. 3.

⁴³² *Diário de Pernambuco*, 28/06/1859, p. 2.

⁴³³ *Correio Mercantil*, 28.08.1859, p. 1

⁴³⁴ BRASIL, Governo do. Decreto nº 1.044 de 20 de setembro de 1859. *Approva o Decreto nº 2.242 de primeiro do setembro de 1858, e respectivas condições pelas quaes foi contractada com o Conselheiro Francisco Gonçalves Martins, ou com a Companhia que elle organizar, a navegação á vapor no rio Jequitinhonha; e autoriza ao Governo a conceder á Companhia Pernambucana de navegação costeira a vapor hum empréstimo de trezentos contos de réis.* Coleção leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1859, vol. 1, col. I, p.35.

⁴³⁵ BRASIL, Governo do. Decreto nº 2.511 de 14 de dezembro de 1859. *Approva o contracto celebrado com a companhia Pernambucana de navegação costeira a vapor, em virtude e para execução do art. 3º do Decreto nº*

compromisso de pagamento, o governo estipulou ainda uma cláusula que determinou que “a companhia hipotecará todos os seus bens de raiz e material ao pagamento de empréstimo de que tratam as condições anteriores e os juros da mora”⁴³⁶.

Outra resolução tomada por meio dos referidos regulamentos, com repercussão para as atividades da empresa, foi a eliminação da cláusula do privilégio exclusivo da navegação entre o Recife e Fortaleza, e o aumento da respectiva subvenção em dez contos de réis por ano.⁴³⁷ Vale salientar que o monopólio sob a área de navegação a vapor da empresa existia desde 1853, prevista que foi pelo decreto que instituiu a companhia. Ou seja, a medida que o governo suspendeu o monopólio da navegação a vapor entre Recife e Fortaleza, tentou recompensar a companhia, aumentando o valor da sua subvenção.

No início de 1860, o empréstimo de trezentos contos de réis tomado com o governo imperial, já havia sido realizado em favor da Companhia Pernambucana. Desta maneira, cresceu a expectativa na província de Pernambuco de que a empresa pudesse reestabelecer suas finanças e assim prosperasse o empreendimento. No Diário de Pernambuco, o Governo Provincial publicou uma nota sobre a questão, ressaltando que almejava que “a respectiva diretoria se penhorando dos favores da alta administração do Estado, promova os meios de prosperar uma companhia tão vantajosa para as províncias compreendidas em seu contrato”.⁴³⁸

1.044 de 20 de setembro de 1859; e outrosim alterando as condições annexas ao de nº 1.113 de 31 de janeiro de 1853. Rio de Janeiro: Tipografia Universal, 1859, vol. 1, col. I, p. 609.

⁴³⁶ Idem, art. 12.

⁴³⁷ BRASIL, Governo do. Decreto nº 1.044 de 20 de setembro de 1859. Approva o Decreto nº 2.242 de primeiro do setembro de 1858, e respectivas condições pelas quais foi contratada com o Conselheiro Francisco Gonçalves Martins, ou com a Companhia que ele organizar, a navegação á vapor no rio Jequitinhonha; e autoriza ao Governo a conceder á Companhia Pernambucana de navegação costeira a vapor um empréstimo de trezentos contos de réis. Coleção leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1859, vol. 1, col. I, p. 35.

⁴³⁸ Diário de Pernambuco, 14/03/1860, p.1.

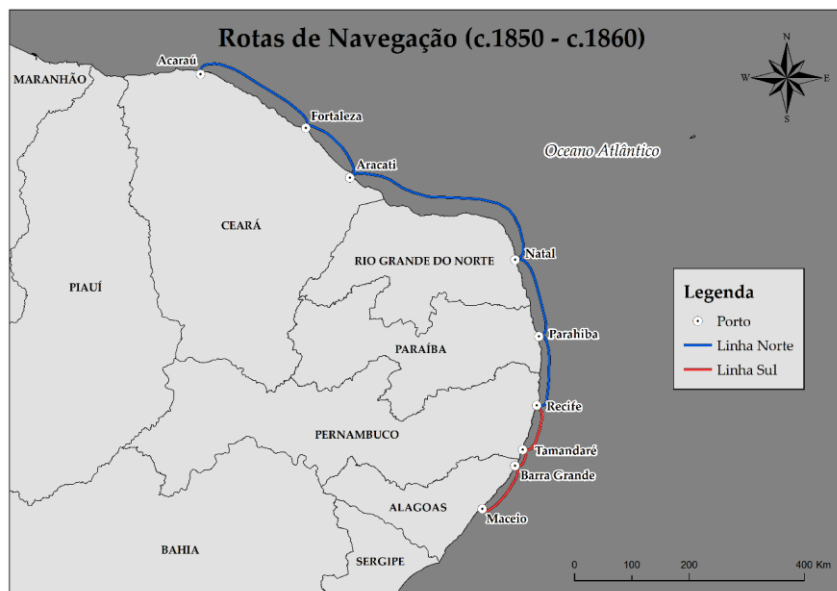
Capítulo 3 – A Companhia Pernambucana e a consolidação do empreendimento (c. 1860 – c.1870)

3.1 Integração regional e rivalidades na cabotagem brasileira: a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor (c.1860-c.1870)

Ao longo da década de 1850, e, principalmente, após a extinção dos monopólios sobre a áreas de abrangência da navegação de cabotagem, as companhias de navegação a vapor brasileiras passaram a competir visando a ampliação do número de viagens realizadas para uma diversidade cada vez maior de portos e praças comerciais. Nesse contexto, a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor vivenciou as nuances das rivalidades regionais, ampliando sua área de navegação de cabotagem a vapor.

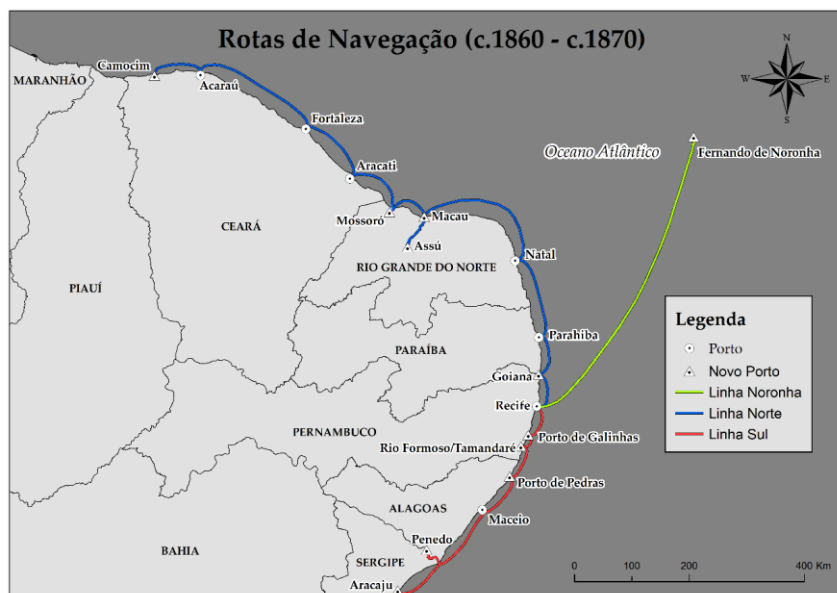
Nos Mapas 4 e 5, abaixo, estão destacadas as rotas de navegação da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor entre 1850 e 1870, com a indicação dos portos intermediários. No mapa 4, observamos que a área inicial de navegação da firma era composta por nove portos, cinco portos intermediários na Linha Norte e três na linha Sul. Cabe resgatar que a área de navegação da companhia, instituída pelo decreto que criou a empresa em 1853, estendia-se ao norte até do Recife até Fortaleza e ao sul até Maceió.

Mapa 4 – Rotas de Navegação da Companhia Pernambucana (c.1850-c.1860).



Fonte: PERNAMBUCO, Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial apresentou na abertura da sessão ordinária em 1º de março de 1853. Recife, 1853 (outros anos)

Mapa 5 – Rotas de Navegação da Companhia Pernambucana (c.1860 – c.1870).



Fonte: BRASIL, Ministério da Agricultura. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da décima primeira legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios Agricultura, Comércio e Obras Públicas pelo respectivo ministro e secretário de Estado Manoel Felizardo de Souza e Mello. Rio de Janeiro, Tipografia Universal de Laemmert, 1861. (outros anos)

No mapa 5 (anos 1860-70), por sua vez, verificamos a existência de uma rota bastante ampliada que passou a atender dezenove portos, dos quais onze eram os portos intermediários da linha Norte e sete da linha Sul. Assim, verifica-se que a empresa expandiu sua área de navegação setentrional no Ceará - próximo da divisa com o Piauí -, e ampliou a navegação austral até Aracaju (SE), ressaltando a navegação do rio Francisco até o Penedo (AL). Além disso, a companhia ainda passou a empreender uma nova linha, com navegação oceânica para a ilha de Fernando de Noronha. De acordo com o relatório da diretoria, em 1865, os vapores faziam as seguintes escalas: “para o norte até Granja, e para o sul até Sergipe, com a precisa regularidade indo igualmente à ilha de Fernando de Noronha seis vezes”.⁴³⁹

⁴³⁹ Relatório apresentado à assembleia geral dos acionistas da Companhia Pernambucana de Navegação pelo gerente F. F. Borges em 9 de fevereiro de 1865. In: Diário de Pernambuco, 13.02.1865, p.1

Para termos uma ideia do que a introdução do vapor representou para a diminuição da duração das viagens da navegação costeira, numa viagem entre Maceió e Recife, o brigue-barca *Itamaracá* chegou a capital pernambucana após um dia de viagem, ao passo que o vapor *Igarassu*, da Companhia Pernambucana gastou 12 horas nesse mesmo trajeto.⁴⁴⁰ Em 1865, o mesmo traslado chegou a ser feito em 10 horas pelo vapor *Parahyba*, da mesma companhia.⁴⁴¹ Em 1860, vindo dos territórios ao norte do Pernambuco oriental, em uma viagem do porto cearense de Acaraú ao Recife, o patacho nacional *Emulação* realizou o trajeto em 18 dias.⁴⁴² No mesmo trajeto entre Acaraú e o porto recifense, o vapor *Igarassu* percorreu a mesma distância em 10 dias.⁴⁴³

Sobre a comparação do tempo de viagem entre barcos a vela e a vapor, devemos ponderar também que os vapores, e outras embarcações empregadas na cabotagem, normalmente, aguardavam certo tempo a fim de receber novas cargas nos portos intermediários, antes de seguir para o porto de destino, o que atestam os anúncios de jornais. Por exemplo, em 1863, O vapor *Jaguaribe*, da Companhia Pernambucana, aportou em Fortaleza, no dia 26 de fevereiro, vindo de “Pernambuco e escalas”. Trazia carga de “gêneros estrangeiros e nacionais diverso”, seguindo viagem para os portos do norte cearense e Acaraú, somente dois dias depois, após receber novos passageiros e cargas, em 28 de fevereiro.⁴⁴⁴

Em 1865, no trajeto de navegação oceânica entre Pernambuco e a Ilha de Fernando de Noronha, o brigue brasileiro *Bom Jesus* entrou no porto do Recife gastando três dias de viagem. Já o vapor brasileiro *Persinunga*, da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, empreendeu este mesmo percurso em dois dias.⁴⁴⁵ Mesmo tendo em vista as peculiaridades dos diferentes percursos, tanto em virtude de intempéries da configuração litorânea quanto dos diferentes pesos das cargas e tonelagens das embarcações, é importante salientar que tal estimativa indica uma redução acentuada no tempo geral da navegação.

De modo geral, as companhias de navegação a vapor instituídas durante os anos Oitocentos, além de incrementarem a circulação de pessoas e mercadorias no território brasileiro, foram agentes da integração política e administrativa entre as províncias,

⁴⁴⁰ BN, Diário de Pernambuco, 15/08/1860, p.3; 22.09.1860, p.3.

⁴⁴¹ Idem, 04.02.1865, p.2.

⁴⁴² Idem, 07.02.1860, p.3.

⁴⁴³ Idem, 01.03.1860, p.3.

⁴⁴⁴ BN, Pedro II, 27/02/1863, n.47. p.3.; 01/03/1863, n.49, p.3.

⁴⁴⁵ BN, Diário de Pernambuco, 15.03.1865, p.3; 22.03.1865, p.3

fortalecendo inclusive a integração territorial e o mercado interno.⁴⁴⁶ Nesse sentido, os grupos de interesses econômicos regionais se alinharam à ação da Companhia Pernambucana de Navegação.

Desde o início dos anos 1860, jornais de diferentes províncias noticiaram opiniões favoráveis à ampliação da área de navegação da Companhia Pernambucana, manifestações muitas vezes protegidas pelo anonimato das colunas jornalísticas. No periódico *Correio Mercantil*, a coluna “Notícias do Interior” - destinada a comentar extratos de notícias dos periódicos das demais províncias brasileiras -, evidenciou a intenção manifestada pelos dirigentes de algumas localidades em receber os vapores da Companhia Pernambucana.

Em certa ocasião foi publicado que “o Sr. Leão Velloso, presidente da província do Rio Grande do Norte, partiu de Natal no vapor Jaguaribe para Macau, donde seguirá para o Assú e Mossoró, com o objetivo de examinar o local de um armazém de depósitos na barra de Mossoró, e resolver sobre o modo de ser efetuada a obra para que os vapores da Companhia Pernambucana possam tocar naquele porto”. A notícia ressaltou ainda que a chegada dos navios da empresa a novos portos potiguares “chamará para a província parte do comércio que se encaminhava para o Aracati no Ceará, onde paga imposto de exportação de grande parte do nosso algodão com grande prejuízo”.⁴⁴⁷

O conteúdo da notícia acima deixa transparecer que a presidência da província do Rio Grande do Norte vislumbrava promover a navegação dos vapores da Companhia Pernambucana para outros portos provinciais, além do porto de Natal, escala prevista no decreto que instituiu a companhia.

Sobre a província do Rio Grande do Norte, Denise Monteiro enfatizou que através do comércio de gado para a Paraíba e Pernambuco - feito por meio de caminhos terrestres que atravessavam o sertão em direção à zona da mata, emergiram as chamadas *oficinas*, estabelecimentos para a fabricação de charque instaladas próximas à foz dos rios Piranhas-Açu e Apodi-Mossoró, regiões de salinas exploradas desde o século XVII.⁴⁴⁸ Segundo a autora, em meados do século XIX, a articulação da economia provincial ao mercado foi determinante para as primeiras tentativas de quebrar o isolamento geográfico da capital, Natal, assim como propiciou a ascensão do porto fluvial de Guarapes como ponto intermediário entre o litoral e as

⁴⁴⁶ Sobre o mercado interno, os mercados regionais brasileiros no século XIX e a navegação a vapor, cf: MARCONDES op. cit., 2002 EL-KAREH, op. cit., 2002, MARCONDES, op. cit., 2012.

⁴⁴⁷ *Correio Mercantil*, 25.07.1861, p.1.

⁴⁴⁸ MONTEIRO, Denise Mattos. Portos do sertão e mercado interno: nascimento e evolução do porto Açu-Oficinas (1750-1860). In: *História Econômica & História de Empresas*, vol. XV, nº 1, jan-jun, 2012, pg. 71-98.

áreas interioranas produtoras de açúcar e algodão, recebendo inclusive navios da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor em 1863.⁴⁴⁹

Nesse contexto, a relação entre a Companhia Pernambucana de Navegação Vapor e os governos locais projetou a ampliação da comunicação marítima e das trocas comerciais entre as províncias do Rio Grande do Norte e Pernambuco. Como noticiou o *Diário de Pernambuco*, o governo potiguar requereu a Secretaria de Estado dos Negócios Marinha o levantamento das plantas parciais da Barra de Mossoró, em requisição do presidente da província, a fim de conhecer a possibilidade de ser ali praticada a navegação dos vapores da Companhia Pernambucana.⁴⁵⁰ Alguns anos depois, conforme relato da diretoria da companhia, presidente da província do Rio Grande do Norte, Olinto José Meira, mandou construir um armazém no rio Mossoró, “e por ofício que me dirigiu, exige a entrada dos vapores naquele porto, na conformidade do contrato celebrado com aquela província e efetivamente realizado, logo que se coloquem as boias precisas na barra”.⁴⁵¹

A ampliação do número de portos das províncias do Norte atendidos pela Companhia Pernambucana de Navegação suscitou comentários lisonjeiros na imprensa da época. Na coluna ‘Notícias do Interior – Pernambuco’ foi mencionado que o vapor *Jaguaribe* havia chegado dos portos do Norte, de onde trouxe avultada quantidade algodão e açúcar. Na referida viagem, a embarcação fez pela primeira vez escala em “alguns portos novos, donde trouxe porções de carga, sendo um deles o Mandaú, na província do Ceará trazendo gêneros que deste ponto conduz, somam-se aos trinta passageiros e cerca de 70 contos em dinheiro”.⁴⁵²

Em 1865, o governo do Ceará foi autorizado pela Assembleia Provincial para contratar a escala regular dos vapores da Companhia Pernambucana pelo porto do Mandaú, “importante também pelo seu comércio e de onde já tem vindo bastante algodão”. Segundo relatório da diretoria da firma, a proximidade daquele porto com:

“A serra da Uruburetama, dá lugar a que os lavradores daquele município venham ao mercado em seis ou sete dias, graças as vantagens que lhes proporcionam os nossos vapores. Demoram-se entre nós sete dias para levar a efeito as suas transações de compra e venda, e em outros sete acham-se de novo no centro de suas plantações. Em vinte e um dias não eram demais para vir a capital, e estarem de volta com uma penosa viagem por terra”.⁴⁵³

⁴⁴⁹ Idem, p. 91-92.

⁴⁵⁰ *Diário de Pernambuco*, 28/08/1860, p.3.

⁴⁵¹ Relatório apresentado à assembleia geral dos acionistas da Companhia Pernambucana de Navegação pelo gerente F. F. Borges em 9 de fevereiro de 1865. In: *Diário de Pernambuco*, 13.02.1865, p.1

⁴⁵² *Correio Mercantil*, 08.12.18861, p.1

⁴⁵³ Relatório apresentado à assembleia geral dos acionistas da Companhia Pernambucana de Navegação pelo gerente F. F. Borges em 9 de fevereiro de 1865. In: BN, *Diário de Pernambuco*, 13.02.1865, p.1.

Sobre a configuração da integração e das trocas comerciais das províncias do Norte, é preciso destacar algumas afirmações de Evaldo Cabral de Mello que mensurou certos termos dos protagonismos locais. Nesse sentido, o porto de São Luís teria exercido certa dominância comercial do Maranhão ao Piauí e do norte do Ceará, por sua vez o Recife experimentou situação semelhantes em relação à mata agreste de Pernambuco bem como o das capitâneas anexas de outrora do Ceará a Alagoas.⁴⁵⁴ Ainda segundo o mesmo autor, nas zonas fronteiriças entre essas unidades geoeconômicas, a atração das praças podia sobrepor-se e coexistir, como “no caso do comércio do norte cearense que durante o século XIX oscilou entre São Luís, mais próximo, e o Recife, mais absorvente”.⁴⁵⁵

Assim como existiu o interesse em aumentar o número de portos atendidos pela Companhia Pernambucana, entre as províncias compreendidas pela área de navegação da empresa, este interesse ainda operou no sentido de aumentar a área de atuação da navegação da companhia, para outras províncias. Na linha norte, a empresa buscou ampliar seus serviços na direção dos portos atendidos pela Companhia de Navegação do Maranhão. Conforme foi noticiado em meados de 1860, a mobilização do ano anterior entre os comerciantes das praças das províncias do Norte havia surtido efeito, e, impelindo o governo da província de Pernambuco a fazer publicar aviso expedido pelo Secretaria de Estado dos Negócios do Império, no qual comunicava que a Companhia Pernambucana ficava autorizada:

“a levar seus vapores a qualquer dos portos a que se refere no citado officio, e destes para os de seu privilegio, ou para outro que não esteja comprehendido no da Companhia Maranhense, bem como fazer navegar entre um e outro porto do privilegio desta companhia, contando que não transporte passageiros”⁴⁵⁶

Em 1861, por causa da alteração da saída dos vapores da Companhia Brasileira de Vapores e para sincronizar o movimento de navios das duas empresas, a gerência da Companhia Pernambucana resolveu que “do ano futuro em diante seja a saída dos seus navios realizada para o norte nos dias 5 e 20, e, para o sul nos dias 1 e 15 de cada mês”.⁴⁵⁷ Em caso semelhante, no jornal Diário de Pernambuco, foi publicado um officio da presidência da província pernambucana encaminhado ao governo da provincial do Maranhão para que:

“a Companhia maranhense regule a saída de seus vapores de maneira que tenham estes que tentar encontrar em suas viagens ao sul com os da Companhia Pernambucana, e possam receber destes as malas que tiverem de ir para os portos onde não chegam e para que essa possa conduzir através de sua linha norte, as notícias

⁴⁵⁴ MELLO, Evaldo Cabral de. O Norte agrário. Op. cit., p.220-221.

⁴⁵⁵ Idem

⁴⁵⁶ BN, Correio Mercantil, 20.07.1860, p. 1.

⁴⁵⁷ BN, Diário de Pernambuco, 21/12/1861, p.1.

chegadas da Europa. Devo prevenir V. Exc.^a de que nessa data providencio para que a saída dos vapores seja imediata a dos paquetes das Mensageries Imperiales e Companhia Southampton, em conformidade com o citado aviso.⁴⁵⁸

Desse modo, a preocupação demonstrada pelo governo provincial de manter a sincronização da chegada e da saída dos vapores da Companhia Pernambucana de Navegação com os navios da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, assim como, o desejo demonstrado pelo governo da província de Pernambuco de proceder em regular o movimento das embarcações da Companhia Pernambucana e da Companhia de Navegação do Maranhão com as datas em que os navios das companhias transoceânicas chegavam ao Recife - para que coincidissem a chegada das malas do Correio e dos jornais estrangeiro com a chegada dos vapores da Companhia do Maranhão indicam o sentido da intenção integradora.

Portanto, a integração entre as viagens das principais companhias de navegação a vapor Oitocentistas passou a ser considerada questão de interesse para o governo, desejoso em garantir que os numerários e correspondências do Estado, assim como todo o serviço postal incumbido aos Correios – além das notícias e demais informações trazidas pelos periódicos estrangeiros -, pudessem chegar com maior rapidez a todas as praças do Império.

No ano de 1862, o governo imperial determinou a ampliação da linha de ação da Companhia Pernambucana, autorizando a navegação de seus vapores à Ilha de Fernando de Noronha e estendendo a linha sul em direção à capital de Sergipe, Aracajú⁴⁵⁹ O decreto determinou a realização de seis viagens anuais a ilha e que a partir de Maceió a linha Sul fosse estendida a Sergipe, com escala no Penedo. Os debates parlamentares que anteviram a aprovação do decreto insinuam as possíveis motivações que suscitaram a aprovação de tais medidas.

O conteúdo do decreto revela que havia um interesse estratégico do governo em suscitar a regularidade da navegação a vapor para a ilha de Fernando de Noronha. Assim, reforçavam os deputados que a diretiva da Comissão dos Negócios da Fazenda havia acenado no sentido de que as viagens à ilha de Fernando de Noronha eram “de reconhecida utilidade e pronta fiscalização da administração da dita ilha, e economia a nossa Marinha de guerra e aos cofres públicos”⁴⁶⁰:

“Tendo o governo faculdade de fazer transportar maior número de passageiros e carga

⁴⁵⁸ Diário de Pernambuco, 17/12/1861, p.1.

⁴⁵⁹ BRASIL, Governo do. Decreto nº 2.977, de 25 de setembro de 1862. Aprova o contrato feito com a Companhia Pernambucana de navegação por vapor, fazendo extensiva a linha sul até Aracajú, e autorizando seis viagens anuais a Ilha de Fernando de Noronha. Coleção das Leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1854, p. 318.

⁴⁶⁰ Diário de Pernambuco: 01.08.1862, p.

do que atualmente existe contratado para as viagens da costa. O governo dispensará, assim, a condução em navios de guerra para a referida ilha, de diferentes objetos e economizando, portanto, maiores despesas e poupando do risco e contratempos a que está sujeita a navegação. A Comissão dos Negócios da Fazenda conformando-se com as condições constantes no sobredito aviso, e na persuasão de que muito convém dar todo o possível desenvolvimento para a navegação costeira e do comércio e prosperidade das províncias do Império”⁴⁶¹

No caso das seis viagens anuais para Fernando de Noronha, o contrato previu ainda a periodicidade dos meses em que as viagens ocorreriam e assim, a regularidade que as viagens teriam

“Intervalo de dois meses, e devendo as saídas de Pernambuco ser em os primeiros quinze dias dos meses de janeiro, março, maio, julho, setembro e novembro, podendo ser empregado nesse serviço qualquer dos vapores da navegação costeira. Em cada uma destas viagens poderá o Governo dispôr de quatro passagens de Estado a ré e seis á proa, e além dellas e das competentes bagagens segundo o que se acha estipulado, poderá o Governo enviar mais livre de frete até duas toneladas de carga”.⁴⁶²

Com a regularização da linha de navegação a vapor para Fernando de Noronha aumentou ainda mais o número de serviços prestados pela Companhia Pernambucana para o governo imperial. Através da atuação da companhia, o governo poderia se eximir dos custos de manter uma navegação regular a ilha, local de degredo, prisão militar e civil no Império, além de manter serviços de correspondência e transportes do aparato administrativo do governo imperial em sua possessão insular.

Nesse sentido, vale destacar que na época da promulgação do decreto que determinou a escala dos vapores da Companhia Pernambucana no arquipélago, o governo imperial também promoveu uma tentativa de organização do presídio lá existente e por meio do aviso de 14 de novembro de 1862, o brigadeiro Henrique de Beaupaire Rohan foi nomeado para realizar estudos visando transformar o presídio em colônia agrícola penitenciária com a finalidade de promover receita própria.⁴⁶³ É preciso ressaltar que no início do século XIX, Fernando de Noronha passou a ser o local para onde os condenados pelos crimes definidos pelo Código Criminal de 1830 e sentenciados da justiça civil cumpriam suas sentenças.⁴⁶⁴

Em 1856, foram enviados para exames no Museu Nacional alguns fragmentos de um

⁴⁶¹ Idem.

⁴⁶² BRASIL, Governo do. Decreto nº 2.977, de 25 de setembro de 1862. Aprova o contrato feito com a Companhia Pernambucana de navegação por vapor, fazendo extensiva a linha sul até Aracajú, e autorizando seis viagens anuais a Ilha de Fernando de Noronha. Coleção das Leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1854, p. 318.

⁴⁶³ PESSOA, Gláucia Tomaz de Aquino. Fernando de Noronha: uma ilha-presídio nos trópicos (1833-1894): Caderno MAPA n.10. Memória da Administração Pública Brasileira. Ministério da Justiça: Arquivo Nacional, 2014, p.8.

⁴⁶⁴ BEATTIE, Peter M. Punishment in Paradise: race, slavery, human rights in a nineteenth brazilian penal colony. Durham/ London: Duke University Press, 2015

combustível mineral encontrados nas fraldas do Morro do Francês, na Ilha de Fernando de Noronha. Estes minérios foram classificados como *anthracito*, conhecido como antracite, uma variedade compacta e dura do carvão mineral. Este achado despertou interesse por parte do governo imperial, já que poderia indicar a existência de uma jazida de carvão, matriz energética dos navios a vapor. Sendo assim, por ordem do ministro de Estado dos Negócios do Império, Luiz Pedreira do Couto Ferraz, o governo ordenou que “sendo este mineral aplicável a diferentes usos, e, indicando a sua existência a de depósitos de carvão de pedra, o governo recomendou ao presidente da província de Pernambuco a sua exploração”.⁴⁶⁵

Além das razões elencadas para promover a regularidade da navegação a vapor para Fernando de Noronha, a ilha vinha se tornando um ponto visado do litoral brasileiro, no século XIX. Segundo o ministro e secretário de Estado dos Negócios Agricultura, Comércio e Obras Públicas:

“Havia na navegação do Norte uma grande lacuna: a Ilha de Fernando de Noronha, ponto tão valioso por tantos títulos, prometido para a futura passagem do cabo submarino atlântico (...) não se tenha navegação por vapor”⁴⁶⁶

Nos anos 1860, com o estabelecimento de conexões por cabos submarinos entre a Europa e os Estados Unidos, os grupos políticos e de interesses econômicos brasileiros manifestaram sua intenção em promover também aqui tal melhoramento nas comunicações. Entretanto, a instalação de uma rede de cabos submarinos tardou um pouco para se consolidar nacionalmente. Em 1864, a discussão sobre os cabos submarinos havia se tornado tema recorrente, tanto que a ocorrência do Congresso Telegráfico Europeu, organizado em Paris, no ano anterior, emergiu na discussão parlamentar. A existência de um projeto de cabo submarino entre a América e a Europa foi lembrada. A proposta apresentada no referido congresso previu que as cidades de Cádiz e Lisboa fossem os pontos de partida para a separação dos cabos no continente europeu, prevendo também que a Ilha de Fernando de Noronha fizesse parte da linha de cabos submarinos.

No Cabo de São Vicente, tocando em Mazagão e Mogador na costa ocidental da África e passando pelas ilhas da Madeira e Canárias. D’ali tomando terra nas costas africanas, na Baía de Cintra, Argel e Tomense, passa por São Luiz, Gore e Cabo Verde para alcançar estas ilhas. Deste arquipélago, apoiando-se em uma estação submarina no banco de Hannah, nas pequenas ilhas do Penedo e de São Pedro, Fernando de Noronha e Rocas, alcança no Cabo de São Roque

⁴⁶⁵ BRAIL, Ministério do Império. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios do Império Luiz Pedreira do Couto Ferraz. Rio de Janeiro, Tipografia Universal de Laemmert, 1857, p.121.

⁴⁶⁶ BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão terceira de sessão da décima primeira legislatura o ministro e secretário de Estado dos Negócios Agricultura, Comércio e Obras Públicas Pedro de Alcântara Bellegarde. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1863, p.43

a costa setentrional do Brasil, onde se divide em dois ramos, para ir reunir-se por um lado na Bahia, à rede brasileira, e pelo outro por Aracati, Ceará e Parahyba, e vários pontos até chegar a Guiana Francesa. De Caiena, tocando na Guiana dinamarquesa e inglesa, em Pernambuco, Nova Amsterdã, vai alcançar as Antilhas. Atravessa as numerosas ilhas desse grupo para chegar a São Domingos. Posta em comunicação com Porto Príncipe e Porto da Paz, chega a ilha de Cuba, em Barrocosa. Aproveitando-se às vias telegráficas terrestres, há de se separar para ir à Nova Orleans, na Luisiana, esbarar-se com a rede elétrica norte americana.⁴⁶⁷

De acordo com Eugene Ridings, no final dos anos 1860, a Associação Comercial do Rio de Janeiro passou a peticionar junto ao Estado a intenção de promover tal empreendimento, fazendo com que o governo imperial assinasse um contrato com uma empresa - apoiada pelos britânicos e organizada pelo visconde de Mauá - para a instalação de um cabo que ligasse o Brasil à Europa, via Pernambuco.⁴⁶⁸ Em 1873, uma rede de cabos foi instalada ligando os principais portos do país à Europa, via Fernando de Noronha. Por outro lado, Mauro da Silva constatou que o monopólio inglês se fez sentir através de tensões econômicas e políticas em torno do controle do tráfego, entre essas empresas e o governo, que detinha o controle da rede terrestre e queria usar a telegrafia estrategicamente para fins de integração nacional”.⁴⁶⁹

Quando da aprovação do decreto que autorizou as novas escalas dos navios da Companhia Pernambucana em Fernando de Noronha e Penedo, foi apresentado pelos deputados A. J. Henriques e J. D. Ribeiro da Luz o parecer da questão para a apreciação da Assembleia Legislativa. O parecer foi favorável aos interesses envolvidos no processo de ampliação da área da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor. Neste parecer, foi relatado que após terem ouvido o governo pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios Agricultura, Comércio e Obras Públicas, esse informou por aviso de 11 de julho de 1862, que a companhia suplicante tem satisfeito as obrigações de seu contrato e que

“A viagem a Sergipe, tocando no Penedo parece muito vantajosa pela abundancia dos produtos agrícolas produzidos na primeira e que carecem de meios fáceis que os conduzam aos grandes mercados; e a vantajosa posição comercial da segunda, deposito principal dos produtos que abundam nas margens do Rio São Francisco”⁴⁷⁰

Uma das grandes vantagens comerciais apresentadas pelo Decreto nº 2.977, de 25 de setembro de 1862, se referiu a possibilidade dos vapores da Companhia Pernambucana

⁴⁶⁷ BRASIL, Annaes do Parlamento Brasileiro. Câmara dos Srs. Deputados primeiro ano da duodécima legislatura sessão de 1864. Tomo 2. Rio de Janeiro: Typographia Imperial e Constitucional de J. C. Villeneuve, 1864, p. 109.

⁴⁶⁸ RIDINGS, Eugene. Business interest. Op. cit. p.256.

⁴⁶⁹ SILVA, Mauro Costa da. A telegrafia elétrica estatal no Brasil de 1852 - 1914. Tese (Doutorado em História das Ciências e das Técnicas e Epistemologia), Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008.

⁴⁷⁰ BN, Diário de Pernambuco, 01.08.1862, p. 1

efetuarem escalas no entreposto de Penedo, em Alagoas, onde está localizada a foz do Rio São Francisco, grande elo de comunicação entre as regiões brasileiras da zona da mata, agreste e sertão.⁴⁷¹

O decreto também previu normas para as operações nas novas áreas de navegação da empresa. Por meio desta legislação, ficou estabelecido que o tempo de escala dos navios até o porto de Aracajú, em Sergipe, tocando no porto de Penedo, em Alagoas, respectivamente, seria de 24 horas e até 12 horas. A marcha das embarcações nessa navegação foi estipulada para regular pelo alcance de oito milhas por hora, sendo a capacidade a mesma já estabelecida nos contratos celebrados anteriormente entre a empresa e o governo.⁴⁷²

Além de definir regras gerais para a navegação e o tempo de escalas das viagens, o contrato estabelecido entre o governo imperial e a Companhia Pernambucana previu que “os vapores da Companhia logo que chegassem a qualquer porto comunicassem oficialmente à primeira autoridade do lugar, “a tanto a ela como ao Correio farão saber a hora a que devem sair”.⁴⁷³ Nesse sentido, há de se notar que houve o interesse do governo imperial em associar a circulação de informações - na forma de correspondências de Estado, comerciais e particulares – à iniciativa das companhias de navegação a vapor para a promoção da regularidade dos meios de informação.

A ampliação da área de atuação da Companhia Pernambucana de Navegação rumo aos portos das províncias de Sergipe e Alagoas gerou protestos por parte da direção da Companhia Bahiana de Navegação, uma vez que essa empresa operava na navegação a vapor da referida localidade⁴⁷⁴. Cabe destacar que, desde o início dos anos sessenta, os anseios de alguns grupos econômicos sergipanos se faziam sentir através da imprensa pernambucana, no sentido contrário ao manifestado pela Companhia Bahiana.

Na publicação ‘Sergipe e suas vias de comunicação marítima’ publicada pelo jornal Diário de Pernambuco, fica evidente o interesse por parte de província de Sergipe em receber os vapores da Companhia Pernambucana nos portos de Aracajú e Cotinguiba:

Sergipe incontestavelmente muito lucraria se os vapores da Companhia Pernambucana chegassem até lá, e Pernambuco por sua vez muito auferiria. (...) O comércio de Pernambuco e Sergipe muito ganharia por esse consórcio; este pertencendo exclusivamente à Bahia libertar-se-ia de um jogo assaz pesado e

⁴⁷¹ MACHADO, Fernando da Matta. Navegação do Rio São Francisco. Rio de Janeiro: TopBooks, 2002.

⁴⁷² BRASIL, Governo do. Decreto nº 2.977, de 25 de setembro de 1862. Aprova o contrato feito com a Companhia Pernambucana de navegação por vapor, fazendo extensiva a linha sul até Aracajú, e autorizando seis viagens anuais a Ilha de Fernando de Noronha. Coleção das Leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1854, p. 318.

⁴⁷³ Idem, art. 5.

⁴⁷⁴ SAMPAIO, op. cit., p. 132.

caprichoso. Livre, e com vontade marcharia mais poderoso e desassombrado; aquele, por sua vez, alargaria sua esfera de ação, multiplicaria as suas relações, se exerceria em melhores proporções.⁴⁷⁵

Desse modo, percebemos que a pretensão de utilização do serviço da Companhia Pernambucana por parte de alguns grupos econômicos da província de Sergipe se fez sentir à medida que essa província almejava ter maior autonomia comercial, em relação a praça de Salvador da Bahia. Sobre esse assunto, é importante ressaltar que Sergipe esteve subordinada à capitania da Bahia até a segunda década do século XIX. Foi somente com a Independência do Brasil que Sergipe alcançou a condição de província independente, quando em 5 de dezembro de 1822, D. Pedro I confirmou a Carta Régia decretada por seu pai no ano de 1820.⁴⁷⁶

Sobre o Sergipe no século XIX, José Felizola Diniz destacou que as atividades da economia sergipana advinham sobretudo da produção de açúcar, algodão e alimentos, gêneros da zona da mata e de uma região transicional menos úmida que acompanha os principais vales: do Japarutuba, do Vaza-Barris e do Sergipe, esse último, e seu afluente, o Rio Cotinguiba, caracterizavam a região comercialmente mais dinâmica por sua inserção no comércio provincial e exportador, a chamada Cotinguiba.⁴⁷⁷

Por sua vez, Evaldo Cabral de Melo enfatizou alguns aspectos da dinâmica econômica sergipana para aprofundar sua reflexão sobre o movimento de instalação de ferrovias na província do Norte. Segundo esse autor, o Sergipe foi totalmente preterido na repartição desses melhoramentos materiais, pois a reivindicação sergipana viu-se sabotada pela praça de Salvador que pretendia o prolongamento da estrada de ferro Salvador-São Francisco até Aracajú. Ao fim, o governo imperial negou a garantia de juros solicitada para os projetos das ferrovias Aracajú-Simão Dias e a Maroim-Propriá, apesar do valor do comércio de exportação e de cabotagem desta região sergipana ser superior ao de outras seis províncias já aquinhoadas com caminhos de ferro, entre elas o Espírito Santo, Paraná e Santa Catarina.⁴⁷⁸

Nesse sentido, os grupos de interesses econômicos instalados na praça de Salvador souberam usar sua influência junto ao governo Imperial brasileiro para barrar a pretensão de

⁴⁷⁵ Diário de Pernambuco, 21/08/1860, p.8.

⁴⁷⁶ Sobre o processo que conduziu a emancipação política de Sergipe, cf: NUNES, Maria Thetis. *Sergipe Provincial I: 1820-1840*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro. 2000.

⁴⁷⁷ DINIZ, José A. Felizola. Ministério do Interior, Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste, Diretoria de Planejamento Global, Departamento de Planejamento Sub-Regional e Urbano, Grupo de Desenvolvimento Sub-Regional, 1987, p.70

⁴⁷⁸ MELO, op. cit., 1999, p.206.

provincialização sergipana, através da instalação de ramais provinciais de estradas de ferro.

Como destacou Evaldo Cabral de Melo:

A economia agrário-exportadora, o Império brasileiro herdara do período colonial uma organização do espaço econômico estruturada sobre a dominação de alguns entrepostos regionais monopolizando as exportações e as importações de vastas áreas cujo âmbito ultrapassava e muito os limites administrativos das capitanias e depois províncias.⁴⁷⁹

Um bom exemplo da concentração do comércio marítimo em determinados entrepostos comerciais regionais emerge no caso da solicitação feita pela Companhia Baiana de Navegação junto ao Conselho de Estado para que o governo imperial intervisse pela manutenção do monopólio do qual usufruía a empresa baiana: a navegação a vapor entre os portos de Aracajú e Penedo.

Nesse sentido, os representantes da Companhia Bahiana alegaram que a firma possuía o privilégio exclusivo por vinte anos para navegar de Salvador até Maceió, com escalas pelos portos de Aracajú e Penedo e que os vapores da Companhia Pernambucana não poderiam transportar nem cargas, nem passageiros entre os portos referidos. Entretanto, o governo imperial manteve a autorização dada à Companhia Pernambucana:

Tendo sido ouvido a secção dos Negócios do Império do Conselho de Estado, acerca da reclamação da Companhia Bahiana de Navegação, foi a referida secção de parecer que o sobredito privilégio foi concedido senão para a navegação entre esses portos e outros quaisquer; e que por conseguinte a Companhia Pernambucana, como qualquer outra, pode levar seus navios aos ditos portos privilegiados, com tanto que faça seguir para algum que não esteja compreendido entre esses, ou que eles não conduzam passageiros e cargas. E tendo-se sua majestade, o Imperador, conformado com o mencionado parecer por sua imediata resolução.⁴⁸⁰

Diante da negativa do governo no sentido de manter a área privilegiada da firma baiana, a Companhia Pernambucana tratou de ampliar o número de portos alagoanos atendidos por seus navios. Em 1865, o corpo legislativo de Alagoas autorizou o governo a contratar com a Companhia Pernambucana o serviço regular de navegação ao porto de São Miguel, na mesma província. Segundo o relatório da diretoria da firma, representantes da companhia dirigiram-se aquela localidade no vapor *Paraíba* e “depois do exame naquela barra, o vapor entrou e saiu a salvamento, conduzindo para Maceió 226 sacas de algodão e vários passageiros”.⁴⁸¹

A chegada dos vapores da companhia ao entreposto comercial do Penedo foi celebrada pelos pernambucanos, visto que representou uma vantagem comercial para a província que a

⁴⁷⁹ Idem, p. 220.

⁴⁸⁰ Correio Mercantil, 03.04.1864, p.2

⁴⁸¹ Diário de Pernambuco, 13.02.1865, p.1

partir de então teria acesso à:

“Grande zona algodoeira da província de Pernambuco localiza-se mais próxima ao São Francisco do que a qualquer outra via de condução por terra, e até mesmo de lugares mais distantes se procura aquele canal por ser mais fácil e mais barato. Assim, é que os algodões de Buíque, Águas Belas, Pajeú de Flores, Granito e Ouricuri escoam pelo São Francisco como produções de outras províncias [...] não só o algodão tem o mesmo destino, a maior parte dos couros salgados de nossos sertões. Somente este ano, desde o primeiro vapor de a Companhia ir ao Penedo, dali tem vindo muitas mil sacas de algodão, que sem esse recurso teriam procurado outro mercado”⁴⁸²

É importante destacar que o porto do Penedo se consolidou como a segunda maior praça comercial da província de Alagoas e o principal entreposto da região que ligava o interior do São Francisco às rotas comerciais da cabotagem.⁴⁸³ A partir dos anos 1850, Luana Teixeira salientou que o Penedo passou a exercer protagonismo para a consolidação de uma rota do comércio escravo que abrangia uma ampla região as províncias do Norte – enfatizando-se o Baixo São Francisco e o Agreste pernambucano – que levou certo número de escravos para o Centro-Sul, sobretudo para a Praça do Rio de Janeiro.⁴⁸⁴

A chegada dos vapores da Companhia Pernambucana ao Penedo, mais do que uma conquista de mercado, foi uma ideia adventícia, pois o Recife jamais havia realizado a intermediação em larga escala de transações mercantis do médio São Francisco, cujo comércio mais volumoso distribuía-se de Juazeiro à Salvador. Como ressaltaram Evaldo Cabral de Mello e Fernando Machado, o grande entreposto comercial da praça de Salvador, capital da Bahia, permeava as operações mercantis do médio São Francisco, inclusive do sertão pernambucano.

⁴⁸⁵

Cerca de cinco anos depois do início efetivo das atividades da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, o relatório do presidente da província de Pernambuco de 1863 informou que, naquele ano o serviço de navegação da companhia transportou 3.884

⁴⁸² Diário de Pernambuco, 13/07/1863, p.3.

⁴⁸³ Sobre a história do Penedo, Alagoas, cf.: MORENO, Brandão. História de Alagoas. Penedo: Arthes Graphics Typografia e pautação, 1909. CAROATÁ, José Prospero Jeovah da Silva. “Crônica do Penedo”. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Alagoano, vol. 1, 1872, p. 2-7. CAROATÁ, José Prospero Jeovah da Silva. “Crônica do Penedo”. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Alagoano, vol. 2, 1873, p. 2-8. CAROATÁ, José Prospero Jeovah da Silva. “Crônica do Penedo”. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Alagoano, vol. 3, 1874, p. 33-42. MÉRO, Ermani Otacílio. O perfil do Penedo. Maceió: Sergasa, 1994. VALENTE, Aminadab. Penedo: sua história. Maceió: s.r., 1957. Além da referência em outras obras, Abelardo Duarte e Sávio de Almeida tem trabalhos em que tratam especificamente do Penedo: ALMEIDA, Luiz Sávio de. Alagoas nos tempos do cólera. São Paulo: Escrituras, 1996. DUARTE, Abelardo. “Notas sobre a população da Vila do Penedo (1828)”, Jornal de Alagoas, Suplemento, Maceió, 26 jul. 1953.

⁴⁸⁴ Sobre a importância do Penedo para a dinâmica do comércio escravo provincial no anos 1850, cf.: TEIXEIRA, Luana. Vapores e escravos no Penedo, Alagoa da década de 1850. Seculum. Revista de História (34): João Pessoa, jan./jun. 2016. Disponível em: file:///C:/Users/Bruna/Downloads/26473-66147-1-PB.pdf

⁴⁸⁵ MELLO, op. cit., 1999, 220; MACHADO, op. cit., p.21-22.

passageiros e um montante de mercadorias de valor superior a 3.000 contos de réis (3.000:00\$000) entre as viagens das linhas sul e norte.⁴⁸⁶ Cabe destacar que de acordo com o relatório do Ministério da Fazenda, a Companhia Pernambucana foi uma empresa expressiva no ramo da navegação a vapor, “operando com seus seis vapores, cobria os portos do Ceará a Sergipe, além de chegar a Fernando de Noronha, realizando 24 viagens redondas anuais no litoral e doze para o arquipélago

A década de 1860 ensejou um período de transformação na trajetória da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor uma vez que a empresa ampliou sua área de navegação e, entretanto, passou a atuar amplamente na navegação de cabotagem, abrangendo a navegação costeira e também na navegação fluvial e interior dos portos e barras de rios das províncias do Norte.

A entrada dos vapores da companhia no entreposto de Penedo, em 1862, inaugurou essa modalidade de navegação já que tal porto está situado a cerca de 40 km do farol do Cabeço, na foz do Rio São Francisco. Alguns anos depois, a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor passou a realizar escalas em outro entreposto comercial da região, como na cidade de Piranhas-AL, a 230 km da foz do São Francisco, efetuando também a navegação do Rio Piranhas.⁴⁸⁷

A navegação do Rio São Francisco e seus afluentes se mostrou dificultada pela carência de obras de desobstrução dos canais. Em 1867, o periódico *Correio Mercantil* publicou trechos do Diário de Pernambuco nos quais foram relatadas as difíceis condições de navegabilidade na subida do Rio São Francisco. Segundo esse relato, no início da navegação nesse trajeto, foi relatado que a Companhia Pernambucana chegou a operar com os dois vapores, o *Ipojuca* e o *Mamanguape* para lhe “prestar auxílio no caso de um imprevisto, pois ainda não foi bem averiguado e devidamente balizado, como convinha, o novo canal aberto pela última cheia”.⁴⁸⁸

A fim de atender as necessidades das viagens para os novos trechos de navegação conquistados pela Companhia Pernambucana, a firma investiu na aquisição de novos navios a vapor, nos anos 1860. Em 1867, a companhia adquiriu as embarcações *Pirapama* e *Potengy* ambos construídos na Inglaterra.⁴⁸⁹ Já nos meados de 1868, foi anunciada a chegada ao Recife

⁴⁸⁶ PERNAMBUCO, Relatório apresentado na abertura da Assembleia Legislativa Provincial em o 1.º de março de 1863 pelo excellentíssimo senhor doutor João Silveira de Souza, presidente de Pernambuco. Pernambuco: Typ. de M.F. de Faria & Filho, 1863, p. 46.

⁴⁸⁷ *Jornal do Comércio*, 21.10.1868, p.2.

⁴⁸⁸ *Correio Mercantil*, 27.07.1867, p.1.

⁴⁸⁹ *Correio Mercantil*, 20.03.1867, p.1; 09.08.1867, p.1.

de um dos novos vapores destinados a navegação fluvial ‘vindo de Cardiff, o pequeno vapor *Coruipe*, de 207 toneladas, construído de ferro “ [...] tem a caldeira em separado e guincho a vapor que o vai empregar na navegação de Penedo a Piranhas no Rio São Francisco. Tem amplas acomodações para carga e foi construído em Bristol pelo construtor John Payne”.⁴⁹⁰

Em 1868, a Companhia Pernambucana formalizou um contrato com a Presidência da Província de Pernambuco a fim de promover viagens regulares para as cidades de Penedo e Piranhas, contrato por meio do qual ficou estipulado que a empresa expediria um de seus vapores a cada semana para essas localidades.⁴⁹¹ Porém, no ano seguinte a gerência da companhia informou ao presidente de província que o baixo nível das águas do rio São Francisco “tem sido a causa por não ter pedido encetar a navegação contratada, com a província em de julho do ano passado”.⁴⁹²

As difíceis condições de navegabilidade do Rio São Francisco, somadas a algumas intempéries climáticas fizeram com que tal linha de navegação só fosse consolidada e ganhasse regularidade nos anos 1870.

Além da navegação do rio São Francisco, a companhia estendeu seus serviços de navegação fluvial a vapor para a cidade de Rio Formoso- PE, em 1863.⁴⁹³ Quatro anos depois, a Companhia Pernambucana anunciou no jornal *Correio Mercantil* a realização de seis viagens mensais para a região.⁴⁹⁴ Sobre a localidade de Rio Formoso, Evaldo Cabral de Melo destacou que esse foi o segundo melhor porto da província de Pernambuco e da mata açucareira na costa Leste-Oeste, com exceção do Recife.⁴⁹⁵ Além disso, o Rio Formoso se consolidou como uma localidade destacada na produção açucareira da mata sul da província de Pernambuco, durante o século XIX.⁴⁹⁶

Na província da Paraíba, a Companhia Pernambucana – que já atendia o porto capital paraibano pela navegação costeira - firmou um contrato com o governo provincial para implementar a navegação entre os portos da capital e do Jaraguá, ou qualquer outro mais no rio

⁴⁹⁰ Jornal do Comércio, 03.10.1868, p.1

⁴⁹¹ PERNAMBUCO, Relatório apresentado á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco pelo Exmo. sr. barão de Villa-Bella na sessão do 1o de março de 1868. Recife, Tipografia do Jornal do Recife, 1868, p.15

⁴⁹² PERNAMBUCO, Relatório apresentado a Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco pelo exmo. sr. conde de Baependy, presidente da província, na sessão da instalação em 10 de abril de 1869. Pernambuco, Tipografia M. Figueiroa de F. & Filhos, 1869, p.23.

⁴⁹³ Correio Mercantil, 19.09.1863, p.1.

⁴⁹⁴ Correio Mercantil, 28.09.1867, p.2.

⁴⁹⁵ MELLO, op. cit., 2002, 180.

⁴⁹⁶ EISENBERG, op. cit., p.148

Mamanguape.⁴⁹⁷ Vale destacar que devido as enchentes do rio Paraíba, o assoreamento dificultava o acesso ao porto da capital (porto da Paraíba, atual João Pessoa) a ponto dos navios da Companhia Nacional de Navegação e da Companhia Pernambucana terem que fundear a grande distância do porto da Paraíba, com a decorrente alta dos fretes e de seguros.⁴⁹⁸ Essa situação fazia com que o porto de Mamanguape se mostrasse mais viável para o escoamento da produção paraibana para o Recife.

Sobre a importância dessa localidade para as comunicações entre Pernambuco e Paraíba no século XIX, Evaldo Cabral de Melo destacou que foi através da navegação de cabotagem e dos pequenos vapores da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor que Mamanguape mantinha ligação direta com a praça do Recife, que comprava o açúcar dos engenhos do baixo Mamanguape e do norte da província, e do algodão que vinha do Brejo no dorso dos animais.

⁴⁹⁹

Como observou Eugene Ridings, além de regularidade da comunicação propiciada pela atuação das empresas de navegação a vapor que atuavam regionalmente, a rivalidade advinda da relações entre as praças comerciais brasileiras foi também alimentada pelo fato de que as companhias de navegação de cabotagem tinham sede nos principais entrepostos e os grupos de interesses econômicos desses entrepostos, às vezes, ameaçavam os portos menores com o cancelamento das escalas, caso fosse rescindido certo monopólio e privilégios provinciais.⁵⁰⁰

A regularidade impressa pelas linhas de navegação a vapor à navegação costeira emergiu como uma necessidade pertinente aos grupos de interesses econômicos locais. Isso porque, qualquer incerteza que interferisse o movimento dos Correios ou das cargas, obstruía os negócios. Nesse sentido, Eugene Ridings constatou que os representantes das associações comerciais brasileiras no século XIX solicitavam constantemente, junto ao governo central, para exigir que as escalas fossem as mais longas possíveis e promovidas preferencialmente à luz do dia, para agilizar o manuseio de carga e o movimento de passageiros.

Para Ridings, quanto a outras possíveis motivações para integrar as linhas de navegação a vapor, a rivalidade regional alimentou a preocupação com as escalas, sendo vital para as praças comerciais que suas condições fossem iguais aquelas experimentadas pelos entrepostos rivais, caso contrário, as empresas locais seriam prejudicadas.⁵⁰¹ A questão das escalas foi um

⁴⁹⁷ BN, *Jornal do Commercio*, 22/06/1869, p.3

⁴⁹⁸ MELLO, op. cit., 1999, 237

⁴⁹⁹ Idem, 228.

⁵⁰⁰ RIDINGS, op. cit., p. 249.

⁵⁰¹ Idem

dos grandes motivos de preocupação. Os grupos econômicos necessitavam que as escalas nos portos feitas pelas companhias de navegação de cabotagem coincidisse com as linhas de navegação de longo curso. A preocupação com as escalas alimentava a rivalidade entre os entrepostos.

Sobre a questão das rivalidades locais entre as províncias do Norte no Oitocentos, Ridings citou uma situação na qual a Associação Comercial do Ceará acusou a Companhia de Navegação do Maranhão de cobrar tarifas irregulares pelos carregamentos que traziam de Fortaleza. A associação cearense acusava a Companhia de Navegação do Maranhão de exigir custos adicionais aos concorrentes quando os navios não estão disponíveis, e de fazer viagens a menos do que estipulava o contrato, tudo com o propósito de impedir o desenvolvimento de Fortaleza, como entreposto comercial local. O grupo da Associação Comercial do Ceará também acusou as autoridades do Recife de interromper o encaminhamento do Correio que vinha do exterior para a cidade de Fortaleza.⁵⁰²

De modo similar, a Associação Comercial do Maranhão reclamou que cargas destinadas ao porto de São Luís tinham sido extraviadas, talvez propositalmente, pelas companhias de navegação da Bahia e de Pernambuco. Assim, percebemos que os grupos econômicos que compunham as associações comerciais brasileiras tinham suspeitas recíprocas entre si. Quando exigidos pelo governo, no sentido de aprimorar seu sistema de navegação, eles normalmente sugeriam a suspensão ou a eliminação das escalas em portos rivais. Segundo Ridings, presente em muitos dos aspectos que envolviam a comunicação no século XIX, “os localismos e as rivalidades foram particularmente visíveis na atuação das empresas de navegação de cabotagem”.⁵⁰³

Desse modo, compreendemos como a ampliação da área de navegação da Companhia Pernambucana suscitou rivalidades locais e esteve inserida em um processo mais abrangente de integração regional que ocorria no Brasil Oitocentista, facilitado que foi pela disseminação de meios de transportes calcados na energia a vapor.

3.2 A Companhia Pernambucana de Navegação e o Estado Imperial brasileiro no contexto da abertura da navegação de cabotagem

Ao longo de século XIX, o desenvolvimento dos transportes e da navegação a vapor no âmbito da economia brasileira oitocentista esteve vinculado ao processo de construção do

⁵⁰² Idem, p.250.

⁵⁰³ Idem

Estado Nacional e da transformação das técnicas de transporte terrestre e marítimo em perspectiva mundial. Como salientou Richard Graham, a mudança tecnológica dos transportes foi um fenômeno relacionado também ao aprimoramento da indústria ferramenteira e da termodinâmica, que estimularam o melhoramento das tecnologias ligadas aos transportes⁵⁰⁴.

Esse período assistiu ainda ao início do estabelecimento de um sistema de vias de comunicação e transportes, pautado na navegação a vapor e nas ferrovias em escala global. Tal fenômeno não havia conhecido congênere até a ascensão de uma sociedade de mercado em escala mundial. Como destacaram Pomeranz e Topik, “steam and railroad would scramble the world's trade geography in the nineteenth century”⁵⁰⁵

Entre os historiadores econômicos, as mudanças tecnológicas sempre tiveram a preeminência como fonte de crescimento econômico. Como ressaltou Douglas C. North, a década de 1850 foi fundamental para o declínio da pirataria e a melhoria da organização econômica, que foram fatores que coadunaram para a mudança de produtividade observada.⁵⁰⁶ No entanto, em um mundo onde haviam restrições ao uso eficiente do estado de conhecimento proporcionado pela inovação, deve ser levado em conta a experiência amplamente díspar da economia brasileira no século XIX.

Nas décadas de 1850 e 1860, a consolidação do projeto saquarema do Estado imperial brasileiro⁵⁰⁷, a ampliação das atividades econômicas nacionais e a formação dos complexos agroexportadores regionais fizeram com que a questão dos transportes se tornasse um ponto fulcral também para a dinâmica do mercado brasileiro durante o oitocentos.

As relações estabelecidas entre a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor e o governo imperial foram além da ampla gama de serviços prestados pela empresa – que incluía o transporte de passageiros, cargas do Estado e correspondências dos Correios, além do fretamento de navios. A navegação a vapor, sobretudo na cabotagem brasileira, foi um serviço prestado por companhias nacionais que operaram, até meados de 1860, em um setor

⁵⁰⁴ GRAHAM, Richard. Grã-Bretanha e o início da Modernização no Brasil (1850 – 1914). Trad. Roberto Machado de Almeida. São Paulo: Brasiliense, 1973, p.13.

⁵⁰⁵ “O vapor e a ferrovia embaralharam a geografia do comércio mundial no século XIX”, cf.: POMERANZ, Kenneth; TOPIK, Steven. *The World that Trade created: society, culture and world economy, 1400 – The Present*. London: M. E. Sharpe, Inc., 1999, p.42.

⁵⁰⁶ NORTH, Douglass C. Sources of Productivity Change in Ocean Shipping, 1600-1850. *Journal of Political Economy*, University of Chicago Press, vol. 76, p. 953-990, 1968.

⁵⁰⁷ A respeito do projeto saquarema do Estado Imperial brasileiro cf. MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. 6ª Ed. São Paulo: Hucitec, 2011; MATTOS, Ilmar Rohloff de. “Construtores e herdeiros. A trama dos interesses na construção da unidade política”. *Almanack Brasiliense*, nº 01, maio de 2005. Disponível em: http://www.almanack.usp.br/PDFS/1/01_forum_1.pdf

considerado um monopólio nacional. As companhias de navegação a vapor brasileiras contavam com a concessão de subvenções governamentais anuais previstas desde o primeiro decreto que autorizou o governo imperial a promover esse tipo de empreendimento.⁵⁰⁸

O suporte do Estado foi fundamental para a introdução de novos meios de transportes no Brasil, oferecendo tanto auxílios e garantias para empresas e companhias como subsídios e isenções fiscais. Como salientou Eugene Ridings, ao contrário do que se pensa, o suporte dado durante o Império para o desenvolvimento dos transportes foi intenso e bem articulado, principalmente com as despesas para o desenvolvimento das comunicações.⁵⁰⁹

A incidência de mudanças institucionais e tecnológicas nos transportes durante a segunda metade do século XIX colaboraram para a implementação de melhoramentos também da comunicação postal. Segundo Ilmar de Mattos, em 1850 foi estabelecida a primeira linha regular de navios a vapor ligando a Inglaterra ao Brasil. Este monopólio foi instituído na forma de um privilégio concedido à *Royal Mail Steam Packet Company*, e, “no ano seguinte, esta companhia inglesa inaugurou o serviço de transporte de malas do correio britânico para o Brasil”.⁵¹⁰

No que se refere ao Correio Marítimo, Pérola Goldfeder observou que houve um aumento significativo do número de linhas postais a partir da introdução de embarcações a vapor e após o estabelecimento de contratos entre o governo imperial e companhias de navegação nacionais e estrangeiras.⁵¹¹ No relatório da Diretoria Geral dos Correios, anexado ao Relatório do ministro de Estado dos Negócios do Império, Jose Antônio Saraiva, a abrangência e a vinculação existente entre as linhas postais e as rotas das companhias de navegação foi explicitada.

O Correio Marítimo entre os diferentes portos do Império é alimentado por todas as embarcações nacionais que entre eles navegam, que todas são obrigadas a condução gratuita de malas [dos Correios]. Grande parte ou antes a maior parte deste serviço é feito por navios a vapor.⁵¹²

⁵⁰⁸ BRASIL. Decreto nº 632, de 18 de setembro de 1851. Autoriza o Governo a promover a organização de Companhias que empreendam a navegação por vapor em barcos próprios, não só para transporte de passageiros e malas, mas também para a condução de mercadorias. Coleção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Typografia Nacional. 1851, tomo XII, parte 1, p.59.

⁵⁰⁹ RIDINGS, Eugene. Business interest. Op. cit., p.234.

⁵¹⁰ MATTOS, Ilmar R. de. O tempo saquarema. Op. cit., p.15.

⁵¹¹ GOLDFEDER E CASTRO, Pérola Maria. *Gathering News Around the Throne': The Postal System's Role in the Formation of Territory, Markets, & Statehood in 19th century Brazil*. Postal History Journal, v. 1, p. 29-44, 2018.

⁵¹² BRASIL, Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na Primeira Sessão da Décima Primeira Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império José Antonio Saraiva. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1861, [anexo D], p.5.

Em 1860, o Correio Marítimo contava com dezenove linhas postais em todo o país, entre elas, três linhas estavam subordinadas a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor. De acordo com o quadro – 8, as linhas operadas pela companhia atendiam dezessete portos distintos. A periodicidade das linhas foi distinta, enquanto a 1ª linha e a 2ª linha contavam com duas viagens por ano - para os portos do Norte e do Sul do Recife -, a 3ª linha realizava seis viagens por ano para a Ilha de Fernando de Noronha.

Quadro 8 – Linhas postais atendidas pela Companhia Pernambucana, 1861.

Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor			
1a Linha			
Trajetos		Léguas	Periodicidade
	Recife a Tamandaré	14,75	2 viagens regulares por mês
	Tamandaré a Barra Grande	7,75	2 viagens regulares por mês
	Barra Grande a Porto de Pedras	4	2 viagens regulares por mês
	Porto de Pedras a Camaragibe	4,75	2 viagens regulares por mês
	Camaragibe a Maceió	12	2 viagens regulares por mês
	Maceió ao Penedo	27,35	2 viagens regulares por mês
	Penedo ao Aracajú, em Sergipe	25,35	2 viagens regulares por mês
2a Linha			
Trajetos		Léguas	Periodicidade
	Recife a Paraíba	27,35	2 viagens por mês
	Paraíba ao Natal	29	2 viagens por mês
	Natal ao Macau	42,35	2 viagens por mês
	Macau a Mossoró	11	2 viagens por mês
	Mossoró a Aracati	17,35	2 viagens por mês
	Aracati ao Ceará	21,35	2 viagens por mês
	Ceará ao Acaraú	40	2 viagens por mês
	Acaraú a Granja	19	2 viagens por mês
3a Linha			
Trajetos		Léguas	Periodicidade
	Recife a Ilha de Fernando de Noronha	97	6 viagens por ano

Fonte: Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na Primeira Sessão da Décima Primeira Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império José Antonio Saraiva. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1861, [anexo D], p.7.

As companhias brasileiras de navegação a vapor, além operarem uma gama de serviços cada vez mais diversificados em benefício dos interesses do governo imperial, tiveram seus monopólios reforçados pela proteção do decreto nº 2647 de 19 de setembro de 1860, que reforçou e garantiu o privilégio do transporte de cabotagem apenas para embarcações nacionais. Esse decreto ensejou uma série de debates parlamentares sobre as vantagens e desvantagens da proteção à cabotagem. Durante boa parte do século XIX, a navegação de cabotagem esteve restrita a embarcações nacionais e de preferência composta por tripulantes brasileiros. Conforme observou Eugene Ridings, as associações comerciais brasileiras, amplamente formadas por estrangeiros, protestaram contra a regulamentação que dificultava a contratação de estrangeiros para comporem a tripulação das embarcações de cabotagem.⁵¹³

Em 1863, um relatório sobre a navegação de cabotagem - produzido pelo subdiretor das rendas públicas do Tesouro Nacional a pedido do Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda - indicou o resultado do inquérito produzido com informações fornecidas pelas principais províncias do Império acerca das condições materiais dos estaleiros de construção naval e dos prejuízos para as províncias, caso fosse aberta a navegação de cabotagem às embarcações estrangeiras. Sobre a abertura da cabotagem, apenas a província de Pernambuco apoiou a ideia, enquanto as outras mostraram-se receosas em relação a essa proposta. De acordo com o inspetor da Alfândega de Pernambuco, questionado sobre a pertinência da abertura da navegação de cabotagem, afirmou que tal medida:

Concilia conveniências respeitáveis e legítimas com outras gerais e ainda mais respeitáveis, isto é, livra tanto quanto é prudente fazê-lo, a grande maioria dos consumidores dos efeitos da navegação privilegiada e prepara o caminho para a transição oportuna do regime do monopólio para outra de inteira liberdade, sem ferir os interesses comprometidos na cabotagem, e dá tempo para que tais interesses se previnam sem prejudicar os meios de defesa do país.⁵¹⁴

Todavia, no mesmo ano, o relatório apresentado pelo ministro de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas à Assembleia Legislativa descreveu um relato otimista do setor, justificando a necessidade de manter as subvenções e os monopólios, pois o retorno promovido pelo comércio, transporte e atividades de comunicação compensava as despesas para o Tesouro. Nesse sentido, o relatório salientou que as companhias subvencionadas cumpriram seus contratos de forma satisfatória, mesmo com dificuldades

⁵¹³ RIDINGS, Eugene. *Business interest*. Op. cit., p.250

⁵¹⁴ BARROS, José Maurício Fernandes Pereira de. Relatório sobre a navegação de cabotagem apresentado a Sr. Ex. Marques de Abrantes, ministro e secretário de Estado interino dos Negócios da Fazenda pelo sub-diretor das Rendas Públicas do Tesouro Nacional. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1863, p.16

financeiras e materiais.⁵¹⁵

A importância da navegação de cabotagem para os grupos econômicos e políticos fez com que a maioria das praças comerciais brasileiras se opusessem a sua abertura, em uma tentativa de restringir esse tipo de atividade a embarcações brasileiras. Entretanto, um dos argumentos favoráveis a abertura da navegação considerava que os serviços prestados por estrangeiros eram mais eficientes, e que a ampla competição diminuiria os preços cobrados pelos fretes. De acordo com Ridings, como foi explicitado pela diretoria da Associação Comercial de Pernambuco em sua argumentação favorável à abertura da navegação de cabotagem, “na era em que vivemos, é desnecessário demonstrar que o privilégio e o monopólio retardam o progresso social”⁵¹⁶.

Esses foram alguns argumentos típicos daqueles que defendiam a abertura da navegação de cabotagem. Destarte, Antonio Marcelo da Silva salientou que no campo da política, as ‘Cartas do Solitário’ - escritas pelo político liberal Tavares Bastos e publicadas nos anos 1860 - tiveram como mote principal a modernização econômica, abordando o tema da liberdade de comércio e de cabotagem, e demonstrando o peso das reformas econômicas de cunho liberal naquele período.⁵¹⁷

Por outro lado, Eugene Ridings destacou que os grupos econômicos que defendiam a manutenção do monopólio nacional da navegação da cabotagem consideravam que a abertura da cabotagem prejudicaria a formação de Marinha Mercante Brasileira.⁵¹⁸ Sob outro prisma, Thiago Mantuano observou que a abertura da navegação de cabotagem foi o mais duro golpe dado nas companhias de transporte por cabotagem e na nascente indústria metal-mecânica nacional.⁵¹⁹

Desse modo, a relação entre a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor e o Estado imperial brasileiro pode ser observada a partir do contexto da abertura da navegação de cabotagem ocorrida nos anos 1860. A primeira medida tomada nesse sentido apareceu incutida na lei nº 1177 de 9 de setembro de 1862, legislação que fixou a despesa e orçou a receita para o exercício de 1863 – 1864, previu no art. 23 (§ 4, 5 e 6) que o governo ficaria autorizado a:

Alterar as disposições vigentes acerca da navegação de cabotagem,

⁵¹⁵ BRASIL. Ministério da Agricultura. Relatório do ano de 1863 apresentado à Assembleia Geral Legislativa na sessão 1ª de sessão da 12ª legislatura. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1864, p. 23.

⁵¹⁶ ACPE, Relatório de 1871, p.9 apud RIDINGS, op. cit., p.250

⁵¹⁷ SILVA, Antonio Marcelo J. F. da. Os dilemas do Liberalismo no pensamento de Tavares Bastos. Disponível em: http://www.achegas.net/numero/33/antonio_silva_33.pdf

⁵¹⁸ RIDINGS, op. cit., p.250

⁵¹⁹ MANTUANO, op. cit., p. 138.

permettindo às embarcações estrangeiras fazer o serviço de transporte costeiro, entre os portos do Império em que houverem Alfândegas, e prorrogando por mais tempo os favores anteriormente concedidos. [...] para dispensar as embarcações brasileiras do limite prescrito para o número de estrangeiros que podem pertencer à tripulação, e da exigência relativa à nacionalidade dos capitães e mestres. [...] para adoptar as providencias regulamentares que forem compatíveis com as circunstâncias actuaes em relação ao objeto dos dois paragraphos antecedentes.⁵²⁰

Nesse sentido, a Lei Orçamentária de 1862 ensejou possibilidades para a abertura da cabotagem, alterando disposições vigentes acerca dessa modalidade de navegação. Para isso, a legislação autorizou que embarcações estrangeiras prestassem o serviço de transporte costeiro entre os portos nacionais que contassem com uma alfândega. A autorização dada pelo governo imperial permitindo a navegação de embarcações estrangeiras nos portos brasileiros em que houvessem alfândegas tinha a intenção de proporcionar um aumento da arrecadação fiscal, principalmente porque as mercadorias estrangeiras que já haviam sido despachadas para consumo eram introduzidas com carta de guia nos portos nacionais. Além disso, a lei indicou outra flexibilização no setor, eximindo as exigências das embarcações brasileiras respeitarem o limite previsto para o emprego de estrangeiros pertencentes à tripulação, além da exigência relativa à nacionalidade dos capitães e mestres.

Segundo Alcides Goularti, a abertura da navegação de cabotagem para as embarcações estrangeiras no Brasil, entre 1866 e 1891, foi alvo de intensos debates na imprensa, no parlamento e entre os militares.⁵²¹ Entretanto, a lei de 1862 demonstra que mesmo antes de 1866 a questão já vinha sendo discutida pelas altas esferas do governo imperial e pela imprensa periódica.

O Decreto 3.631 de 27 de março de 1866 abriu o comércio de cabotagem aos navios estrangeiros e permitiu embarcações estrangeiras no serviço de transporte costeiro entre os portos do Império, nos quais houvessem alfândegas - conduzindo gêneros e mercadorias de qualquer origem - revogou a disposição do art. 486 do Regulamento das Alfândegas que acompanhou o decreto nº 2647 de 19 de setembro de 1860 que assegurava esse transporte às embarcações nacionais.⁵²² Entretanto, essa permissão inicial teve caráter temporário e uma

⁵²⁰ BRASIL, Lei nº 1177, de 9 de setembro de 1862. Fixando a despesa e orçando a receita para o exercício de 1862-64. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, tomo XXIII, parte I, p.23.

⁵²¹ GOULARTI FILHO, op. cit., p. 410.

⁵²² BRASIL, Decreto nº 3.631, de 27 de março de 1866. Permite às embarcações estrangeiras fazer o serviço de cabotagem até o ultimo dia de dezembro de 1867. Coleção das Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1867, tomo XXIX, parte II, p.156.

série de outros decretos foram promulgadas nos anos seguintes, até que, em 1874, com a promulgação do decreto n. 5.585 de 11 de abril, ficou definido que as embarcações estrangeiras poderiam continuar a fazer o transporte costeiro de mercadorias entre os portos alfandegados das províncias do Império.⁵²³

Goularti Filho salientou que nesse período algumas companhias de navegação a vapor estrangeiras ficaram autorizadas a promover a cabotagem marítima subsidiadas pelo Tesouro Nacional, sendo instaladas no Brasil filiais de três grandes companhias estrangeiras que passaram a operar na cabotagem: *United States and Brazil Mail Steam Ship, Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation* e a *Societe Postale Française de l'Atlantique*.⁵²⁴ Vale destacar que a empresa *United State and Brazil Mail Steam Ship*, dedicada ao transporte de passageiros e serviços postais, passou a ser subsidiada pelo governo imperial no valor de 200 contos de réis, cerca de 8,3% do total da subvenção paga a uma companhia de navegação a vapor.⁵²⁵

Conforme observou Ridings, aparentemente “todas as companhias de navegação de cabotagem a vapor foram subsidias pelo governo central, e os respectivos governos provinciais, às vezes, por ambos”⁵²⁶. Tal política de subvenção era justificada pela importância e funcionalidade dos serviços prestados ao Estado, uma vez que, muitas companhias incorporaram, no conjunto de suas atividades, funções que beneficiavam a administração pública. A navegação de cabotagem foi quase tão importante para as províncias do litoral brasileiro quanto o transporte fluvial para a região Amazônica. Por conseguinte, os grupos de interesses mercantis influenciaram a organização da navegação costeira, além de atuarem na regulação das atividades de cabotagem auxiliando o desempenho das companhias sediadas em seus entrepostos, no sentido de criticar a atuação do governo na cobrança de tarifas, organização de horários e escalas recomendadas para os portos.⁵²⁷

De acordo com o quadro 9, podemos inferir que as companhias de navegação a vapor subsidiadas receberam as subvenções de acordo com a área de navegação. Companhias que desempenhavam a navegação de grande cabotagem receberam maiores subsídios do que aquelas que atuavam na pequena cabotagem. Os maiores subsídios foram pagos,

⁵²³ BRASIL, Decreto n° 5585, de 11 de abril de 1874. Manda executar o Regulamento desta data, concernente à marinha mercante nacional, à indústria da construção naval e ao comércio de cabotagem. Coleção das Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1874, tomo XXXVII, parte II, p. 276.

⁵²⁴ GOULARTI FILHO, op. cit., p.11.

⁵²⁵ Idem, p. 15

⁵²⁶ RIDINGS, op. cit., p. 249, tradução nossa.

⁵²⁷ Idem

respectivamente, a Companhia Brasileira de Navegação, Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, Companhia de Comércio e Navegação do Amazonas e Companhia Nacional de Navegação.

Quadro 9: Subvenções pagas às maiores companhias de navegação 1860- 1876 (em contos de réis e porcentagem)

Empresas (ano de fundação)	1860		1866		1876	
Cia Brasileira de Paquetes a Vapor (1837)	1.008:000\$000	42,9 %	1.024:000\$000	42,7%	-	-
Comércio e Navegação do Amazonas (1852)	620:000\$000	26,3%	720:000\$000	30%	816:000\$000	24.4%
Cia Nacional de Navegação (1871)	-	-	-	-	436:000\$000	13%
Cia Brasileira de Navegação (1871)	-	-	-	-	1.147:499\$000	34,3%
United States and Brazil Mail Steam Ship (1866)	-	-	200:000\$000	8,34%	200:000\$000	6%
Cia de Navegação Montevidéu – Cuiabá (1858)	200:000\$000	8,5%	-	-	-	-
Cia Pernambucana de Navegação (1853)	108:000\$000	4,5%	131:208\$326	5,4%	155:599\$986	4,6%
Cia do Maranhão (1857)	120:000\$000	5,1%	120:000\$000	5%	122:000\$000	3,6%
Cia Bahiana de Navegação (1852)	84:000\$000	3,5%	84:000\$000	3,5%	84:000\$000	2,5%
Cia Espírito Santo e Caravelas (1854)	72:000\$000	3%	57:000\$000	2,3%	90:000\$000	2,7%
Cia Sergipense de Navegação (1854)	12:000\$000	0,5%	7:000\$000	0,3%	12:000\$000	0,3%

Outras	133:000\$000	5,6%	55:160\$785	2,3%	222:830\$270	6,6%
Total	2.349:000\$000	100%	2.398:369\$111	100%	3.355:929\$256	100%

Fontes: Brasil, Ministério da Fazenda. Proposta e relatório do ano de 1863 apresentados à Assembleia Geral Legislativa na 2ª sessão da 12ª legislatura. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1864; GOULARTI FILHO, 2010

A Companhia Pernambucana de Navegação figurou entre as principais companhias de navegação a vapor brasileiras em meados do século XIX. Em termos de subvenções, recebeu volumosas quantias do governo imperial, estando entre as maiores companhias regionais com atividades subsidiadas, recebendo cerca de cinco por cento incentivos totais. Vale destacar que além da subvenção concedida pelo governo imperial, a empresa recebia subvenções anuais das províncias onde operava. Em 1864, a empresa recebia da província de Pernambuco 40:000\$000, do Rio Grande do Norte 4:000\$000, das Alagoas 8:000\$000, do Ceará 10:000\$000 e de Sergipe 6:000\$000 contos de réis.⁵²⁸

O valor das subvenções concedidas às companhias de navegação a vapor podia variar anualmente. Entre os anos de 1868 e 1872, a subvenção concedida pelo governo provincial do Rio Grande do Norte decresceu de 4 contos para 2 contos de réis.⁵²⁹ Além disso, desde o início dos anos 1860 que a companhia vinha transportando colonos e passageiros do Estado nos navios a vapor, como prerrogativa do decreto n. 2.511 de 14 de dezembro de 1859 que estabeleceu condições para a aprovação do contrato para empréstimo de 300 contos junto ao governo imperial.

Ainda em 1862, quando a Companhia Pernambucana de Navegação teve sua área de navegação a vapor ampliada para realizar viagens à Aracajú, Penedo e Fernando de Noronha, solicitou ao poder legislativo um aumento do valor da subvenção recebida:

A Cia Pernambucana de Navegação solicita do poder legislativo a elevação a 144 contos, subvenção que dos cofres do Estado recebe. Alegando para isso além das vantagens da navegação costeira a vapor e o cumprimento que tem dado a todas as condições do seu contrato e a insuficiência da sua receita. Para isso, a empresa se compromete a prestação dos seus serviços que considera importantes. Consistindo em o primeiro em dar seis viagens no ano a ilha de Fernando de Noronha, habilitando o governo não só a exercer mais regular inspeção militar e civil sobre a referida ilha, como fiscalizar melhor os interesses que ali conserva; e o segundo estender até Sergipe, com escalas por Penedo, as viagens dos vapores da Companhia.⁵³⁰

⁵²⁸ APEJE, Coleções Particulares, Companhia Pernambucana de Navegação, v.2, 1864, f. 49

⁵²⁹ BN, Collecção de Leis Provincias do Rio Grande do Norte (RN), 1872, pg.16

⁵³⁰ Diário de Pernambuco, 01.08,1862, p.2.

Para isso, a direção da companhia alegou que entre as diversas empresas de navegação subsidiadas pelo Estado, ela seria a menos favorecida em termos subvencionais. Segundo o argumento da empresa para requerer o aumento da subvenção, estando a mesma obrigada a quatro viagens por mês, a sua subvenção mensal corresponde “apenas a 1:750\$ contos por cada uma das viagens, entretanto, a Companhia do Espírito Santo, cujos vapores são menores e cuja a consignação é inferior à de outras empresas, recebe 3:000 contos por cada viagem”.⁵³¹

A discussão se estendeu até 1864, quando foi apreciada pelo Senado. Em seu discurso, o Senador Dantas, contrário à política de subvenções do governo para companhias de navegação a vapor, sugeriu que se as leis permitem ao governo convencionar o estabelecimento de uma empresa a certa subvenção, “principiam os ministros a incutirem no espírito do empresário a fazer certas promessas que nos põe em embaraços”.⁵³²

A fala do senador Antonio Dantas⁵³³ enfatizou as diferenças entre a política de subvenções e a concessão de garantia de juros para empresas dos setores de transportes incorporadas no Brasil durante o século XIX, mostrando-se contra a primeira:

Convém notar que a lei autorizava o governo a dar uma subvenção anual ou uma garantia de juros correspondente ao capital da empresa. A Companhia Pernambucana, assim como a Bahiana preferiram a subvenção. O senado é bastante ilustrado para saber a diferença que vai de uma subvenção a uma garantia de juros. Dada a subvenção a companhia pouco se importava o governo com a gestão dela, a companhia não tinha que dar-lhes conta, senão da regularidade do serviço na forma de contrato. Mas no caso de uma garantia de juros era necessário que o governo fiscalizasse a gestão da companhia, procurasse saber qual era seu capital.⁵³⁴

Para Dantas, a política de subvenção permitia que as companhias não cumprissem com as cláusulas de contrato, sobretudo no tocante a regularidade do serviço, já que o governo imperial fiscalizava esses empreendimentos de modo menos ostensivo do que aqueles financiado por meio da garantia de juro.

Desde os anos 1850, a política de garantia de juros e subsídios praticada pelo governo imperial assegurou a ele a posição de intermediário entre o capital estrangeiro e as províncias. Para Ilmar de Mattos, o que caracteriza a atuação do governo imperial no contexto de criação das companhias de estradas de ferro é “a associação que ele patrocina entre os investidores

⁵³¹ Idem.

⁵³² Correio Mercantil, 04/08/1864, p.3

⁵³³ Antonio Luís Dantas de Barroos Lima, político brasileiro e magistrado, nasceu na cidade do Penedo-AL. Senador pela província de Alagoas na legislatura 1864-66, esteve vinculado ao partido conservador durante sua vida política. CF: BUYERS, Ann Marie. *The emancipation of Alagoas in the institutional imaginary*. Maceió: Revista Crítica Histórica, ano I, nº2, dezembro, 2010.

⁵³⁴ Correio Mercantil, 04/08/1864, p.3

nacionais e estrangeiros, num primeiro momento, e a opção que acaba por fazer pelos investidores estrangeiros”.⁵³⁵ Contudo, como constatou Evaldo Cabral de Melo, as grandes províncias do Norte, como Bahia, Pernambuco e Pará, podiam abster-se da intermediação política para obter investimentos estrangeiros destinados “a melhoramentos que exigiam um capital modesto, como serviços de abastecimento de água, saneamento, iluminação pública, transportes urbanos e navegação a vapor”.⁵³⁶

Sobre a composição do capital social das companhias de navegação a vapor, outra crítica feita pelo senador Dantas à atuação das companhias, e, particularmente, da Companhia Pernambucana, se referiu aos constantes aumentos do fundo social da empresa, com o objetivo de incrementar o valor da subvenção recebida pela companhia. Esse aumento de fundo de capital parecia ao senador um prelúdio de novas exigências:

Os estatutos da Companhia Pernambucana foram aprovados em 1854 e o capital previsto foi de 600 contos parte do qual não estava realizado nem se realizou com a subvenção de 84 contos do governo central, que representavam 14 % do capital previsto. Por decreto de 1858 foram confirmados novos estatutos e a Companhia Pernambucana elevou seu capital para 1.200 contos quando não tinha podido realizar nem ao menos a quantia prevista no estatuto anterior, mas ela estava certa de viver de subvenções sem sacrifícios dos acionistas. O aumento desse capital nominal lhe facilitava empréstimos e novas subvenções. Com efeito, pela lei de setembro de 1859 obteve o empréstimo de 300 contos pagando juros de 6% e o aumento de mais 10 contos de reis de sua subvenção. Ficou a companhia com 94 contos de subvenção que correspondiam ao juro de 8% em relação ao fundo do capital nominal de 1.200 contos. E esse juro dobra em relação ao capital real de 600 contos.⁵³⁷

A análise da fala do parlamentar revelou a existência de interesses dissonantes quanto à concessão de subsídios para as companhias de navegação brasileiras. Muitas vezes esses interesses destoaram em razão de enviesamento políticos partidários e econômicos dos membros da classe política. Ainda na 12ª legislatura - legislatura na qual foram pronunciadas as falas do Senador Dantas - entrou em discussão a proposição da Câmara dos Deputados que aprovou o contrato celebrado entre o governo e o Barão de São Lourenço para promover a navegação a vapor do curso inferior do Rio São Francisco, com o parecer da mesa do Senado. Nessa ocasião, o Senador Pompeu⁵³⁸ iniciou os trabalhos da terceira discussão sobre a

⁵³⁵ MATTOS, Ilmar R. de. O tempo saquarema. Op. cit., p. 57.

⁵³⁶ “Contudo, as ferrovias e os melhoramentos portuários não estavam ao alcance da algibeira, mesmo das províncias mais próximas”. Sobre os melhoramentos materiais do século XIX nas províncias do Norte, Cf. MELLO, Evaldo Cabral de. O Norte agrário. Op. cit., p.193-194

⁵³⁷ Idem

⁵³⁸ Senador Pompeu (Tomás Pompeu de Sousa Brasil) nasceu em Santa Quitéria, Ceará, em 1818. Jornalista, participou ativamente do jornal *Cearense*, ligado ao partido liberal, do qual era membro, tornando-se líder dos

proposição com as seguintes palavras,

“Eu entendo que o privilégio e a proteção que se tem concedido a essas companhias tem obstado a concorrência de outras empresas que poderiam ser mais vantajosas ao comércio. Custam a soma de dois mil quatrocentos contos, cerca de 5% das Rendas do Estado[...]. Eu não desejo complicar a discussão do adiamento com a discussão da utilidade do projeto. Ele foi completamente considerado útil pelo Senado, pois que o senado já o aprovou duas vezes. Uma só pergunta. Porque motivo sempre que se trata de melhoramentos para as província do Norte, eu não sei o que aparece nos altos poderes do Estado?”⁵³⁹

Na sua argumentação, o senador Pompeu reconheceu a utilidade do serviço cuja pretensão de realização se discutia naquele momento, porém, chamou atenção para o peso que esse tipo de concessão de subvenção gerava para o Império. Além disso, questionou a razão pela qual as companhias de navegação a vapor sediadas nas províncias do Norte fossem menos beneficiadas pelas concessões governamentais do que aquelas que atuavam no Centro-Sul.

Além da franca ampliação da área de navegação de cabotagem a vapor administrada pela Companhia Pernambucana, ao longo dos anos 1860, a empresa prestou outros serviços importantes para o Estado Imperial brasileiro. Durante a Guerra do Paraguai, pelotões de Voluntários da Pátria foram embarcados nos vapores da companhia e levados para a zona de confronto. Em abril de 1865, “pelo vapor *Paraíba*, da Companhia Pernambucana, são esperados de Porto Calvo, na Paraíba, 35 voluntários da pátria entre os índios do aldeamento do tenente coronel José Ignácio de Mendonça”.⁵⁴⁰ Meses depois, o Correio Mercantil noticiou que “consta estar fretado pela presidência do Rio Grande do Norte o vapor *Jaguaribe* da Companhia Pernambucana para conduzir a Corte o corpo de voluntários da pátria”.⁵⁴¹

Ao longo da Guerra do Paraguai, a necessidade de transportes foi ampliada tanto pela mobilização de efetivos militares para as zonas de conflito quanto pela circulação de demais gêneros de abastecimento. Thiago Mantuano afirmou que a Guerra do Paraguai e o crescimento das demandas militares e de logística por via estatal suavizaram os impactos da abertura de cabotagem sobre a navegação brasileira.⁵⁴² Assim, os anos 1860 experimentaram a sincronia da ocorrência desse e de outros conflitos que surtiram impacto sobre o tema da navegação brasileira.

liberais cearenses no Senado do Império em 1864. Cf.: BASTOS, José Romário Rodrigues. Natureza, tempo e técnica: Thomaz Pompeu de Sousa Brasil e o século XIX. Fortaleza, Dissertação (Mestrado): Universidade Federal do Ceará, Programa de Pós-graduação em História, 2013

⁵³⁹ Correio Mercantil, 30/06/1866, p.1

⁵⁴⁰ Correio Mercantil, 17.04.1865, p2

⁵⁴¹ Correio Mercantil, 10.06.1865, p.1

⁵⁴² MANTUANO, op. cit., p.136.

A respeito dos anos 1860, José Murilo de Carvalho ressaltou que foram anos tumultuados em vários outros países e por diversos motivos. Na América houve a sangrenta guerra civil nos Estados Unidos (1862-65), a Guerra da Tríplice Aliança na América do Sul (1864-70), a Guerra do Pacífico da Espanha contra o Peru, a Bolívia e o Chile (1864-66), a queda e fuzilamento do imperador Maximiliano, primo de Pedro II, no México (1867). Na Europa houve a Revolução Gloriosa na Espanha (1868), que forçou a renúncia da rainha Isabel II, a Guerra Franco-Prussiana de que resultou a queda da monarquia na França. Quase todos esses eventos tiveram repercussão no Brasil, quando o país não esteve neles diretamente envolvido.⁵⁴³

Como foi noticiado pela imprensa, o governo imperial chegou a fretar um navio da Companhia Pernambucana para ser utilizado na região da Guerra da Tríplice Aliança, o vapor *Jaguaribe*:

“Fez ontem a sua viagem de experiência, após os melhoramentos por que passou o vapor brasileiro de que é proprietária a Companhia Pernambucana e que tem estado ao serviço do governo brasileiro desde que os paraguaios invadiram São Borja. O navio foi fretado em consequência do seu pequeno calado, que é de 12 palmos apenas com 400 toneladas de peso e pela grande capacidade que facilitava a condução de grandes contingentes de tropa até Porto Alegre. Dispõe este navio de excelentes acomodações para transportar 72 passageiros de 1ª classe e mais de 500 praças, além de espaço considerável de que dispõe para cargas. Os resultados dos melhoramentos feitos nos navios foram demonstrados na viagem de experiência na qual deitou 10,6 milhas por hora. Pelo calado pequeno e menor consumo de combustível, além da grande capacidade de que dispõe, demonstram que é esse um dos vapores mais aproveitáveis para as atuais circunstâncias”.⁵⁴⁴

O vapor *Jaguaribe* também foi fretado pelo governo imperial para o serviço de transporte levando para o sul um batalhão de voluntários da pátria do Ceará para região da guerra. Chegou no dia 13 de setembro de 1865 em Santa Catarina.⁵⁴⁵ A necessidade sentida pelo governo Imperial de fazer uso de navios fretados às companhias de navegação brasileiras demonstrou a força das circunstâncias diante do conflito, pois o Brasil ainda não contava com navios de guerra para empregar no confronto contra o Paraguai.

As companhias brasileiras de navegação fundadas no século XIX atuaram como agentes do governo e seus serviços de navegação proporcionaram integração territorial crescente à medida que estabeleceram maior regularidade aos meios de transportes. Nos anos 1860, a

⁵⁴³ CARVALHO, José Murilo de. “Clamar e agitar sempre”: os radicais da década de 1860. Rio de Janeiro: Topbooks, 2018, p.18.

⁵⁴⁴ BN, Correio Mercantil, 28.09.1867, p. 2

⁵⁴⁵ FIGUEIREDO, Afonso Celso de Assis (Visconde de Ouro Preto). A Marinha D’outrora. Coleção Jaceguay 1. Rio de Janeiro: SDGM, 1981, p. 61.

forma de financiamento dos melhoramentos materiais na navegação a vapor e a abertura da cabotagem foram temas centrais nas negociações tanto no debate político quanto na relação entre empresas e Estado Imperial brasileiro – temas acrescidos que foram pela eclosão do conflito na região da Tríplice Fronteira. Por sua vez, a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor esteve constantemente envolvida nesse contexto e sua atuação oferece elementos para a ampliação da compreensão sobre esses temas centrais.

3.3 A situação patrimonial e o desempenho da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor (c.1860-c.1870)

Antes de abordarmos alguns aspectos da *situação patrimonial* da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor no período de consolidação da firma, é necessário recuperar o significado desse conceito utilizado pelas ciências contábeis. Segundo Sônia Monteiro, a *situação patrimonial* caracteriza um conjunto de elementos patrimoniais heterogêneos que podem ser reunidos em grupos de funções econômicas e financeiras específicas denominados: *ativo*, *passivo* e *capital próprio*.⁵⁴⁶

Para a mesma autora, o *ativo* pode ser dividido em corrente e não corrente. O *ativo corrente* representa os meios financeiros líquidos, como dinheiro em caixa, depósitos bancários e instrumentos financeiros (ações e outros títulos); as contas a receber (dívidas de terceiros); o inventário dos materiais que a empresa possui (matérias-primas e produtos). O *ativo não-corrente* representa os investimentos que a empresa tem destacando os bens e direito adquiridos para a utilização de forma permanente na atividade da empresa. O *passivo* de uma empresa também se divide em *passivo corrente* (dívidas a pagar com prazo inferior a um ano) e *passivo não-corrente* (dívidas com prazo superior a um ano). Por sua vez, o *capital próprio* de uma firma representa o valor inicial com que se constitui a sociedade (valor dos sócios acionistas), valores adquiridos e retidos (resultados anteriores não distribuídos aos acionistas e sócios), além lucros e prejuízos adquiridos ao longo do período contábilístico.⁵⁴⁷

Em 1855, o jornal Correio Mercantil publicou extratos do relatório apresentado pela diretoria à Assembleia Geral dos acionistas da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor. A diretoria da companhia informou que o capital arrecadado até aquele momento “somava 225:150\$894, do qual já havia sido enviada para Londres a importância para compra

⁵⁴⁶ MONTEIRO, Sônia Maria da Silva. Manual de Contabilidade Financeira. Porto: Vida Econômica, 2013, p.27.

⁵⁴⁷ Idem, p.28-29.

do vapor que se mandou construir, havendo ainda em caixa 35:625\$227”⁵⁴⁸ Ou seja, a companhia empregou cerca de 85% do capital próprio inicial reunidos para a construção do primeiro vapor. Sobre a composição dos capitais reunidos entre os acionistas, foi mencionado que o inglês George Patchett representante da firma Rostron, Rooker & C. colaborou para “assinar 100:000\$000, quase metade da totalidade do mercado para a empresa”⁵⁴⁹. Essa informação fornece elementos que reforçam o argumento da importância do financiamento inglês para o empreendimento.⁵⁵⁰

Outra questão relevante quando observada a realização dos capitais da empresa foi a dificuldade para reunir tais fundos. Em 1857, no relatório publicado pela diretoria da companhia, tal empecilho foi caracterizado como um aspecto comum a outras firmas dessa natureza, pois, “várias companhias de transportes, só tem chegado a realizar-se posteriormente e cujas operações ainda não adquiriram necessária regularidade”⁵⁵¹ A organização dos capitais da empresa se consolidaria a partir da realização de suas ações cujo montante arrecadado compunha o capital nominal da empresa. Em 1857, relataram os diretores que a companhia “representa hoje em ações da primeira e segunda emissão a quantia de 476:800\$000 contos de reis, dos quais só se tem recebido 396:490\$000”.⁵⁵² Conforme os totais acima mencionados, entre 1855-57, o capital da empresa foi elevado em cerca de 171:000\$000, implicando em um aumento de 56%, porém, esse incremento foi ainda inferior ao previsto pela segunda emissão de ações da empresa, em 80 contos de réis.

O relatório de 1857 também informou os valores das despesas com os vapores, com os empregados da gerência e com os agentes. Os vencimentos de todos os empregados da gerência foram de 6:385\$000 contos, havendo sido estabelecida como regra geral que os agentes não tenham ordenados e somente uma porcentagem da carga que expedirem. Os gastos com pagamento de funcionários representavam uma despesa fixa da Companhia Pernambucana, assim como outras despesas constantes, como os gastos pelo consumo de carvão.

Em 1857, as subvenções gerais e provinciais recebidas pela empresa representavam 30% da importância de suas ações.⁵⁵³ A diretoria reconhecia a falta de capacidade inicial de fazer pagar dividendos aos acionistas. Diante disto, justificou a diretoria que a falta de

⁵⁴⁸ BN, Correio Mercantil, 04/03/1855, p.1.

⁵⁴⁹ Idem

⁵⁵⁰ Cf. Capítulo 2, tópico 3

⁵⁵¹ BN, Diário de Pernambuco, 15/03/1857, p.2.

⁵⁵² Idem

⁵⁵³ Idem

pagamento dos dividendos sobre as ações se fazia necessária para que, no futuro, fosse possível aumentar o fundo de capital da companhia;

E que, portanto, a soma dos subsídios ficará muitíssimo inferior a trinta por cento em relação a importância das ações. Ninguém dirá, porém que com tais subvenções a companhia se ache mal situada.⁵⁵⁴

Assim, fica evidente que as ações representavam o fundo social da companhia, uma vez que esse fundo fosse ampliado, a capacidade de emissão de ações da empresa também estaria sujeita a aumento. É importante frisar que no primeiro estatuto da companhia, publicado em 1854, o aumento do capital social da empresa foi condicionado à deliberação da assembleia geral dos acionistas, enfatizando que no caso de emissão de ações, na proporção do capital social, seria dada a preferência aos acionistas que entrassem com a respectiva importância do valor da ação no prazo marcado pelo Conselho da Direção da companhia.⁵⁵⁵

O relatório apresentado pela direção da Companhia Pernambucana de Navegação a assembleia geral dos acionistas, em abril de 1859 – publicado no Relatório da Presidência da Província de Pernambuco daquele ano - revelou um maior detalhamento das receitas e despesas da firma. A diretoria relatou uma situação fiscal de “deficiência de meios possíveis para tratar de amortizar todo o seu passivo, [...] e comprar o vapor que regularizasse a marcha da companhia”. Assim, se fazia imperiosa a necessidade de obter o empréstimo de 300 contos requerido ao corpo legislativo”.⁵⁵⁶

Através do exame do balanço demonstrativo das receitas e despesas da companhia representado no Quadro 10, abaixo, foi verificada a existência de um déficit acumulado em 1858, no valor de 56:435\$000. Este déficit era composto por dívidas de 76:828\$814 acumuladas durante o ano anterior, para amortização das quais havia apenas 20:394\$606. Ademais, foi observado que o navio *Igarassu* despendeu a quantia de R\$ 132:887\$000 e rendeu 75:052\$000 réis. Conforme o relatório, as altas despesas dadas por esse vapor referem-se sobretudo ao maior consumo de carvão e pelos concertos dispendiosos e repetidos, que se tem tornado impossível amortizar completamente o seu déficit. Já a embarcação *Persinunga* gastou 65:704\$000 e gerou uma receita de 29:934\$000, sem contar dos lucros provenientes dos

⁵⁵⁴ Idem

⁵⁵⁵ BRASIL, Governo do. Decreto nº 1.413, de 15 de julho de 1854. Aprova o estatuto da Companhia denominada – Pernambucana – que tem por fim o estabelecimento de Vapores entre o porto da cidade do Recife e os de Maceió ao sul, e até cidade de Fortaleza ao norte. Coleção das Leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1854, tomo XVII, parte 2, p.263.

⁵⁵⁶ PERNAMBUCO. Relatório com que o excelentíssimo senhor conselheiro José Antônio Saraiva, abriu a sessão ordinária da Assembleia Legislativa desta província no primeiro de março de 1859. Pernambuco, Typ. de M.F. de Faria, 1859, p. S2-1

salvados da barca inglesa *Caribe*.⁵⁵⁷ O balanço demonstrativo ressaltou que para balancear o déficit, a subvenção total recebida - incluindo o montante recebido pelas províncias - foi de 128:335\$000, valor que foi absorvido pela despesa geral e ainda gerou um déficit final de 10:228\$000, pelo modo que demonstra o Quadro 11.

Quadro 10 – Balanço demonstrativo das receitas e despesas da Companhia Pernambucana no exercício 1858-59:

Receitas	
Navio Igarassu	75:052\$000
Navio Persenunga	29:934\$000
Despesas	
Navio Igarassu	132:887\$000
Navio Persenunga	65:704\$000
Balanço Geral	
Receitas Navios	104:938\$000
Receitas Subvenções	128:335\$000
Despesas Navios	198:591\$000
Déficit Acumulado (1858)	56:435\$000
Total	- 10:228\$000

Fonte: PERNAMBUCO. Relatório com que o excelentíssimo senhor conselheiro José Antônio Saraiva, abriu a sessão ordinária da Assembleia Legislativa desta província no primeiro de março de 1859. Pernambuco, Typ. de M.F. de Faria, 1859, p.S2-1.

Vale destacar que para grande parte das companhias de navegação a vapor brasileiras do século XIX, a política de subvenção garantia a contenção de um balanço anual deficitário, ou pelo menos amenizava o seu déficit.⁵⁵⁸ Como observou Eugene Ridings, a manutenção da regularidade dos serviços era impossível sem os subsídios do governo, “uma vez que os fretes eram altos e pouco atrativos, os passageiros escassos e o comércio de certos gêneros agrícolas

⁵⁵⁷ A barca inglesa *Caribe* consignada à sociedade comercial Saunders, Brothers & Co., naufragou nas proximidades do porto do Recife e foi resgatada com o auxílio dos vapores da Companhia Pernambucana de Navegação. Cf.: (BN, Diário de Pernambuco: 19/11/1858, p.1; 07/12/1858, p.3).

⁵⁵⁸ A Companhia Bahiana de Navegação também apresentou balanços anuais deficitários amenizados pelo recebimento de subsídios governamentais. Cf.: SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. Uma contribuição à História. Op. cit., p.165.

demandava transporte apenas em determinados períodos do ano”.⁵⁵⁹

No relatório de 1862, a situação fiscal da Companhia Pernambucana se insinuou mais promissora. A gerência informou que “o estado financeiro da mesma tem melhorado muito”. O balanço de lucros e perdas foram de 76:776\$278, montante que fez face ao restante do déficit do ano anterior de 69:509\$986, ficando um superávit de 7:266\$292. Essa foi a primeira vez a companhia apresentou um balanço positivo.⁵⁶⁰

Naquela ocasião, também foi informada a realização do pagamento na quantia de 18.000\$000 e juros a razão de 6% ao ano, sobre o empréstimo, conforme o contrato celebrado com o governo federal em 1859.⁵⁶¹ O pagamento da prestação e dos juros sob o empréstimo do governo central representou um grande ônus para o balanço da companhia. O relatório sugere que a empresa pretendeu requerer o adiamento da prestação seguinte, a fim de ter meios para pagar os dividendos aos acionistas, que até aquele momento ainda não haviam recebido nenhum. Para justificar tal pedido, os diretores ressaltaram as benéficas que a atuação da empresa angariou para o Tesouro Nacional:

“Que, aliás, recolhe o fruto resultante da facilidade das comunicações, e do argumento por consequência de produtos, qual é sem dúvida resultante da facilidade das comunicações e do aumento, por consequência, de produto, qual é sem dúvida o incremento da renda pública”.⁵⁶²

Em 1865, foi publicado no Diário de Pernambuco o relatório apresentado pela diretoria à assembleia geral dos acionistas da Companhia Pernambucana, acompanhado de um extrato da conta de lucros e perdas do ano anterior. Esta conta, depois de ter feito saldo face ao ano passado de 22:836\$000, compensou o seguro dos navios no valor de 16:826\$000, e as demais despesas especificadas, inclusive 45:529\$000 que figuraram pela deterioração do material, na razão de 10%, oferecendo um saldo contra de 7:726\$000, valor que figura como superávit amortizado das receitas e despesas no **quadro 11**. Apesar de não ter sido localizado o relatório da diretoria de 1864, no relatório de 1865 podemos mensurar algumas oscilações entre as perdas e ganhos, uma vez que foi indicado um aumento “na importância de 10:810\$911 ou 8,71%; e

⁵⁵⁹ RIDINGS, Eugene. Business interest. Op. cit., p.253 (tradução nossa).

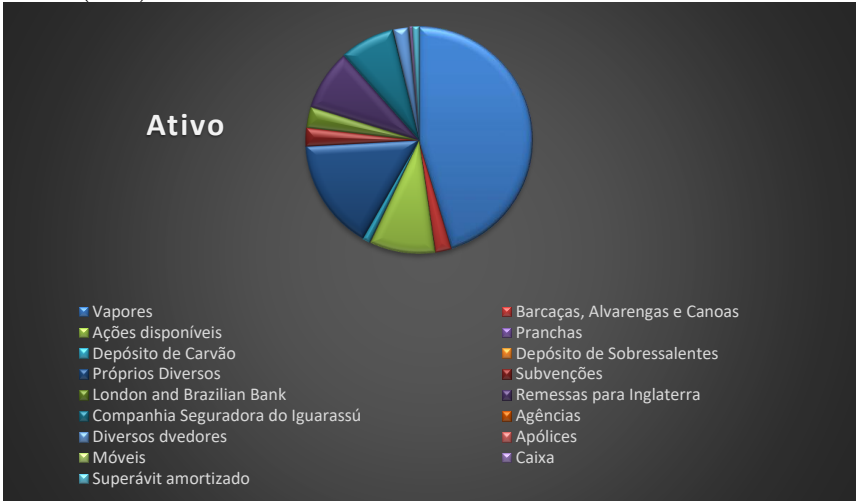
⁵⁶⁰ BN, Correio Mercantil, 16 de março de 1862, p.1.

⁵⁶¹ BRASIL. Decreto nº 1.044 de 20 de setembro de 1859. Aprova o Decreto nº 2.242 de primeiro de setembro de 1858, e respectivas condições pelas quaes foi contractada com o Conselheiro Francisco Gonçalves Martins, ou com a Companhia que elle organizar, a navegação á vapor no rio Jequitinhonha; e autorisa ao Governo a conceder á Companhia Pernambucana de navegação costeira a vapor hum emprestimo de trezentos contos de réis. Coleção Leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1859, vol. 1, col. I, p. 35.

⁵⁶² Correio Mercantil, 16 de março de 1862, p.1

que a despesa cresceu também na importância de 25:857\$933 ou 181/4%”. Tal fato foi justificado devido ao alto consumo da energia do carvão pelos quatro vapores da empresa, item que representou ‘essa despesa aumentou também na importância de 141 toneladas, o que se explica pelo aumento do custeio de um quarto vapor, acrescido de serviço contratado’.⁵⁶³

Quadro 11– Balanço demonstrativo da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor, em mil réis (1864):



⁵⁶³ Relatório apresentado à assembleia geral dos acionistas da Companhia Pernambucana de Navegação pelo gerente F. F. Borges em 9 de fevereiro de 1865. In: Diário de Pernambuco, 13.02.1865, p.1



Fonte: Relatório apresentado à assembleia geral dos acionistas da Companhia Pernambucana de Navegação pelo gerente F. F. Borges em 9 de fevereiro de 1865. In: Diário de Pernambuco, 13.02.1865, p.1

No **quadro 12**, acima, chama atenção a importância do material flutuante na composição do ativo da empresa. Vapores, barcas, alvarengas, canoas e pranchas correspondiam a cerca de 48% do ativo declarado. Cabe esclarecer que o item do quadro 12 denominado ‘Companhia Seguradora do Iguarassu’ refere-se ao valor do seguro que coube a Companhia Pernambucana pelo naufrágio do vapor *Iguarassu* dois anos antes.⁵⁶⁴ O vapor *Iguarassu* sofreu um acidente 1862, ao sair da Barra de Macau, Rio Grande do Norte, onde, “encalhou em um baixio de onde não foi possível sair, salvando-se os passageiros, a tripulação e carga, porém, “quando saíram os passageiros, o navio já estava arrombado e cheio de água até o convés”.⁵⁶⁵

Os vapores existentes naquele momento eram o *Jaguaribe*, *Persinunga* e *Mamanguape* e *Paraíba*. Esperava-se da Inglaterra um quinto navio de nome *Ipojuca*, por conta do qual já haviam sido remetidos 78:500\$000 contos de réis, constando como ‘Remessas para a Inglaterra’ no ativo do balanço. Segundo foi mencionado no documento, o *Jaguaribe* acha-se com caldeiras novas, o *Persinunga* também reformado, “tendo-se recolhido no Rio de Janeiro em 24 de fevereiro, vinha sendo empregado na navegação, sobretudo dos portos do Norte, donde tem sempre conduzido bastante carga com a maior precisão e regularidade”. O *Mamanguape* e o *Paraíba* permaneceram sem reparos. Além disso, os diretores informaram que “achavam-se segurados na Inglaterra todos os vapores da companhia, e nessa verba consumia 20:000\$000, semanalmente”.⁵⁶⁶

⁵⁶⁴ Idem

⁵⁶⁵ BN, Correio Mercantil, 26.10.1862, p.1.

⁵⁶⁶ Idem

Cabe salientar que o balanço final de 1865 apresentou um sado compensatório entre o ativo e passivo da empresa no valor total de 911 contos de réis. No relatório, foram tecidos longos comentários sobre as tentativas da empresa de manter e ampliar os valores subvencionados recebidos, já que as subvenções foram importantes para a manutenção das atividades da companhia, em termos de balanço fiscal.⁵⁶⁷ Por exemplo, foi mencionado que em virtude da dissolução da câmara em 1863, havia ficado pendente a Lei do Orçamento de terceira discussão, no Senado, por isso ainda não havia sido feita menção à subvenção a que a companhia tinha direito”.⁵⁶⁸

A lei n. 1.232 de 10 de setembro de 1862 autorizou o governo a manter o pagamento da subvenção de 84 contos de réis à companhia, por mais dez anos. Nesse sentido, a Companhia Pernambucana peticionou junto ao governo central para manter o recebimento do subsídio. Os administradores do empreendimento argumentavam que a subvenção que recebiam dos cofres públicos representava “ 1\$925 mil réis por cada milha de navegação, ao passo que outras companhias receberiam cerca de 15\$000 por milha”. Naquele momento, a companhia não contava com isenções de tarifas alfandegárias para os materiais que importava. Além disso, esteve entre as companhias de navegação a vapor que transportavam gêneros de maior volume e menor valor, merecendo uma compensação, “se comparados a um saco de café e um saco de açúcar bruto transportados, percebe-se que um daqueles vale 50\$000 e um destes não passa de 8\$000 mil réis e, muitas vezes, não chega a essa quantia”.⁵⁶⁹

Quadro 12 - Demonstrativo das diferentes companhias de vapores, na costa e rios do Império recebem subvenções, o número de milhas de navegação e preço de cada milha (1865):

Companhias e unidade de medida	Valores das Subvenções	Nº de milhas navegadas	Preço por milha
Amazonas (por Mês)	60:000\$	2036	14\$734
Cia. de Paquetes (linha Norte) por viagem	32:000\$	4554	7\$026
Idem de Rio Grande a Montevidéu, por viagem	4:000\$	600	6\$661
Cia de Navegação, Paraguai, de Rio Grande a Montevidéu, por viagem	25:000\$	4170	5\$960
Cia de Paquetes, (linha Sul) por viagem	8:000\$	1830	4\$371

⁵⁶⁷ RIDINGS, Eugene. Op. cit.

⁵⁶⁸ Relatório apresentado à assembleia geral dos acionistas da Companhia Pernambucana de Navegação pelo gerente F. F. Borges em 9 de fevereiro de 1865. In: Diário de Pernambuco, 13.02.1865, p.1.

⁵⁶⁹ Idem

Cia Caravelas, por viagem	4:000\$	1040	3\$846
Cia Espírito Santo	3:000\$	804	3\$731
Cia. Intermediária, por viagem	3:500\$	1276	2\$742
Cia Bahiana, por quatro viagens	7:000\$	3076	2\$275
Cia Pernambucana, por quatro viagens	7:500\$	3636	1\$925

Fontes: Fonte: Relatório apresentado à assembleia geral dos acionistas da Companhia Pernambucana de Navegação pelo gerente F. F. Borges em 9 de fevereiro de 1865. In: Diário de Pernambuco, 13.02.1865, p.1

No quadro 12, quando comparadas as subvenções pagas pelo Estado Imperial às companhias de diferentes modalidades de navegação, percebemos que existiram diferenças entre os valores recebidos e as distâncias navegadas, em milhas, entre essas empresas. Porém, caso a comparação seja feita entre os valores das subvenções recebidas por companhias de navegação a vapor que atendiam regiões fronteiriças, veremos uma discrepância ainda maior.

Através da celebração de um contrato para condução de serviços postais e de transportes da Inglaterra para as Antilhas, a *Royal Mail Steam Company* obteve do governo britânico a subvenção anual de 240.000£. Uma vez reduzido o serviço, suprimidas algumas escalas e linhas secundárias, os paquetes da companhia tinham que navegar somente 399,999 milhas dando o preço de 12s d. o 4/100 por milha. O contrato alterado expirou em fins de 1849, sendo então renovado com o aumento de 30.000£ de subvenção, elevada a 270.000£, como o encargo da linha para o Brasil. O segundo contrato findou em 1863 e foi renovado para a continuação das duas linhas para as Antilhas e para o Brasil, sendo reduzida a subvenção a 206414£, e o serviço, a 358.584 milhas de navegação, resultando em um preço de 11 s. 6d. 15/100 por milha. A mesma companhia inglesa transatlântica, cujos recursos e financiamentos foram abundantes, recebia 5\$110 (com valores convertidos para mil réis), enquanto a Companhia Pernambucana recebia apenas 1\$925 mil réis por cada milha navegada, conforme o quadro 13, acima. Destarte, fica evidente a importância das subvenções para as atividades de Companhia Pernambucana de Navegação, apesar de insuficientes, para a manutenção do equilíbrio do ativo e passivo da firma, assim como para outros empreendimentos desse segmento dos transportes.⁵⁷⁰

De modo semelhante ao que foi experimentado por outras companhias de navegação a

⁵⁷⁰ Relatório apresentado à assembleia geral dos acionistas da Companhia Pernambucana de Navegação pelo gerente F. F. Borges em 9 de fevereiro de 1865. In: Diário de Pernambuco, 13.02.1865, p.1

vapor brasileiras do século XIX, a Companhia Pernambucana demorou para iniciar o pagamento de dividendos aos acionistas.⁵⁷¹ Seja pela dificuldade de obter receitas e diminuir despesas, ou por problemas de gestão dos recursos, passaram-se quase 13 anos entre a incorporação da empresa e o início do pagamento de lucros aos acionistas. Em 1866, o relatório da Presidência da província de Pernambuco forneceu novas informações sobre o balanço e a situação patrimonial da Companhia Pernambucana. Nesse ano, a companhia habilitou-se a fazer o seu primeiro dividendo de 10% aos acionistas.⁵⁷² No ano seguinte, foi distribuído o segundo dividendo aos acionistas na razão de 10%.⁵⁷³ Já em 1868, noticiou-se que havia começado o pagamento do 3º dividendo da Companhia Pernambucana.⁵⁷⁴

Sobre o desempenho da empresa, o **gráfico 19** demonstra que foi ascendente a receita do volume de cargas e valores transportados pela Companhia Pernambucana de Navegação durante boa parte do período, apresentando uma diminuição no início da década de 1870. Entre 1863-64, os valores e cargas transportadas passaram de cerca de 3.000 para 4.000 contos de réis.⁵⁷⁵ Em 1865, a importância de dinheiro transportado foi excedida em quase 330 contos de réis e o volume do valor das cargas e dinheiro transportados pela Companhia Pernambucana de Navegação atingiram um montante superior a 5.000:000\$000.⁵⁷⁶ Quanto aos gêneros de produção e manufatura do país conduzidos entre os diferentes portos de escala, seu valor subiu a soma de 986 contos de réis.⁵⁷⁷ Em 1866, as localidades atendidas pelos vapores da firma auferiram grandes benefícios do seu movimento pelo aumento do valor das mercadorias transportada, que se elevou à quantia de 8.272:619\$000.⁵⁷⁸ Em 1867, houve um pequeno

⁵⁷¹ A Companhia Bahiana demorou cerca de dez anos para dar início ao pagamento de dividendos. Muitas vezes, as companhias de navegação a vapor brasileiras faziam dividendos inferiores a 10%, oferecendo rendimentos de 4 e 6% para acalmar os ânimos entre os acionistas. CF: SAMPAIO, op. cit., p.170-172;

⁵⁷² PERNAMBUCO, Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial em 1.º de março de 1866 pelo exm. snr. conselheiro João Lustosa da Cunha Paranaguá, presidente de Pernambuco. Recife, Tipografia. do Jornal do Recife, 1866, p.55

⁵⁷³ PERNAMBUCO, Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial em 15 de abril de 1867 pelo exm. sr. conselheiro Francisco de Paula da Silveira Lobo, presidente de Pernambuco. Recife, Tipografia. do Jornal do Recife, 1867. p.47-48

⁵⁷⁴ Correio Mercantil, 11.05.1868, Coluna *Interior* “Notícias do Norte – Pernambuco”, p.2.

⁵⁷⁵ PERNAMBUCO, Relatório apresentado na abertura da Assembléa Legislativa Provincial em o 1.º de março de 1863 pelo excellentíssimo senhor doutor João Silveira de Souza, presidente de Pernambuco. Pernambuco, Tipografia. de M.F. de Faria & Filho, 1863, p. 47; Relatório apresentado à assembleia geral dos acionistas da Companhia Pernambucana de Navegação pelo gerente F. F. Borges em 9 de fevereiro de 1865. In: Diário de Pernambuco, 13.02.1865, p.1

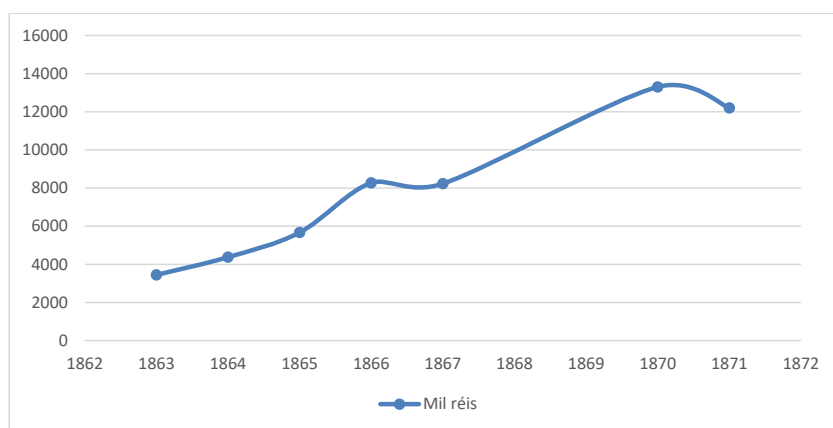
⁵⁷⁶ Relatório apresentado à assembleia geral dos acionistas da Companhia Pernambucana de Navegação pelo gerente F. F. Borges em 9 de fevereiro de 1865. In: Diário de Pernambuco, 13.02.1865, p.1

⁵⁷⁷ Idem

⁵⁷⁸ PERNAMBUCO, Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial em 1.º de março de 1866 pelo exm. snr. Conselheiro João Lustosa da Cunha Paranaguá, presidente de Pernambuco. Recife, Tipografia do Jornal do Recife, 1866, p.55

declínio desse montante, que foi reduzido em cerca 400 mil réis.⁵⁷⁹ Todavia, em 1870, a receita dos volumes transportados atingiu a marca de 13.000 contos de réis, para em 1871 decrescer em 1.000 contos de réis, aproximadamente.⁵⁸⁰

Gráfico 19 – Receita do volume do valor das cargas e dinheiro transportados pela Companhia Pernambucana de Navegação, valores em mil réis (c.1860 – c.1870):



Fonte: PERNAMBUCO, Relatório com que o excellentissimo senhor Luiz Barbalho Muniz Fiuza, abriu a sessão ordinária da Assembléa Legislativa desta provincia no primeiro de março de 1860. Pernambuco, Typ. de M.F. de Faria, 1860. (outros anos); BN, Diário de Pernambuco, (diversos números).

Cabe destacar que para alguns períodos, podemos comparar o valor das cargas e dinheiro transportados pela Companhia Pernambucana de Navegação com os totais arrecadados pelo comércio de cabotagem pela província de Pernambuco. Por exemplo, as exportações pernambucanas da grande cabotagem, no exercício de 1865 e 1866, somaram 8.015 mil contos de réis, ao passo que o valor das cargas e dinheiro transportado pela companhia foi de 5.671 contos, no mesmo período.⁵⁸¹ Já no exercício seguinte, 1866 3 1867, o valor das exportações da grande cabotagem pernambucana representou 4.228 contos de réis, tendo a companhia

⁵⁷⁹ PERNAMBUCO, Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial em 15 de abril de 1867 pelo exm. sr. conselheiro Francisco de Paula da Silveira Lobo, presidente de Pernambuco. Recife, Tipografia do Jornal do Recife, 1867. P.47-48

⁵⁸⁰ PERNAMBUCO, Relatório com o qual o Exc. o Sr. senador Frederico de Almeida e Albuquerque abriu a primeira sessão da Assembla Legislativa Provincial no 1.o de abril de 1870. Pernambuco, Typ. de M. Figueirôa de Faria & Filhos, 1870, p.211; PERNAMBUCO, Fala recitada na abertura da Assembla Legislativa Provincial de Pernambuco pelo excelentíssimo presidente da provincia, conselheiro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque no dia 1.o de março de 1871. Recife, Typ. de M.F. de F. & Filhos, 1871, p.239.

⁵⁸¹ PERNAMBUCO, Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial em 1.o de março de 1866 pelo exm. snr. conselheiro Fransisco de Paula Silveira Lobo, presidente de Pernambuco. Recife, Typ. do Jornal do Recife, 1867, p.44

atingido a marca de 8.230 contos de réis do volume do valor das cargas e dinheiro transportados em 1867.⁵⁸² Esses valores demonstram o quanto foram expressivos os montantes transportados pela empresa, tanto no que se refere ao valor das cargas e dinheiro transportados, se comparados aos números expressos pela arrecadação da cabotagem pernambucana.

No gráfico 20, é possível acompanharmos o número de passageiros transportados pelos vapores da companhia, entre os anos 1860 e 1870. Assim como foi verificado para a receita de cargas e valores transportados, os totais de passageiros foi crescente entre 1860 e 1870, passando a declinar a partir de 1871. Em 1865, “o movimento no ano foi satisfatório, sendo o número das viagens para o norte 31 e para o sul 24, e o de passageiros 4.105”.⁵⁸³ No ano seguinte, o número de passageiros conduzidos “em sua zona de navegação elevou-se a 6.621, ou 2.516 a mais que o ano antecedente, devido em grande parte esse aumento ao transporte de tropas”. A companhia também havia encomendado naquele ano “a construção de trilhos de ferro desde a cidade de Goiana até o seu trapiche no porto de Japomim, para facilidade de promover os transportes a vapor entre aquela cidade e essa capital”.⁵⁸⁴ Em 1870, a empresa transportou 8.751 passageiros entre os diversos portos de sua navegação.⁵⁸⁵ Já em 1871, foram transportados “8.711 passageiros, sendo 1752 por conta do governo, 679 da província e 6.280 particulares”.⁵⁸⁶

Gráfico 20 – Número de passageiros transportados pela Companhia Pernambucana de Navegação (c.1860 – c.1870)

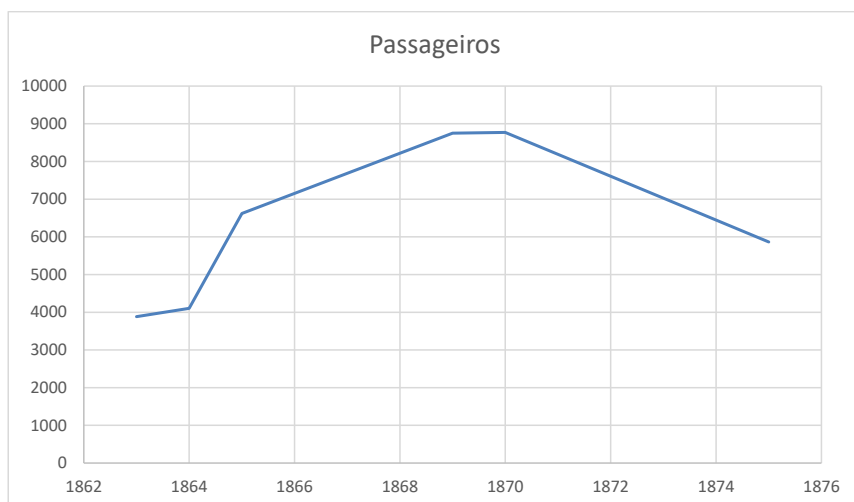
⁵⁸² PERNAMBUCO, Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial em 1.o de março de 1866 pelo exm. snr. Barão de Villa-Bella na sessão de 1º de março de 1868. Recife, Typ. do Jornal do Recife, 1868, p.38

⁵⁸³ Relatório apresentado à assembleia geral dos acionistas da Companhia Pernambucana de Navegação pelo gerente F. F. Borges em 9 de fevereiro de 1865. In: Diário de Pernambuco, 13.02.1865, p.1

⁵⁸⁴ PERNAMBUCO, Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial em 1.o de março de 1866 pelo exm. snr. conselheiro João Lustosa da Cunha Paranaguá, presidente de Pernambuco. Recife, Typ. do Jornal do Recife, 1866, p.51

⁵⁸⁵ PERNAMBUCO, Relatório com o qual o Exc. o Sr. senador Frederico de Almeida e Albuquerque abriu a primeira sessão da Assembla Legislativa Provincial no 1.o de abril de 1870. Pernambuco, Typ. de M. Figueirôa de Faria & Filhos, 1870, p.211.

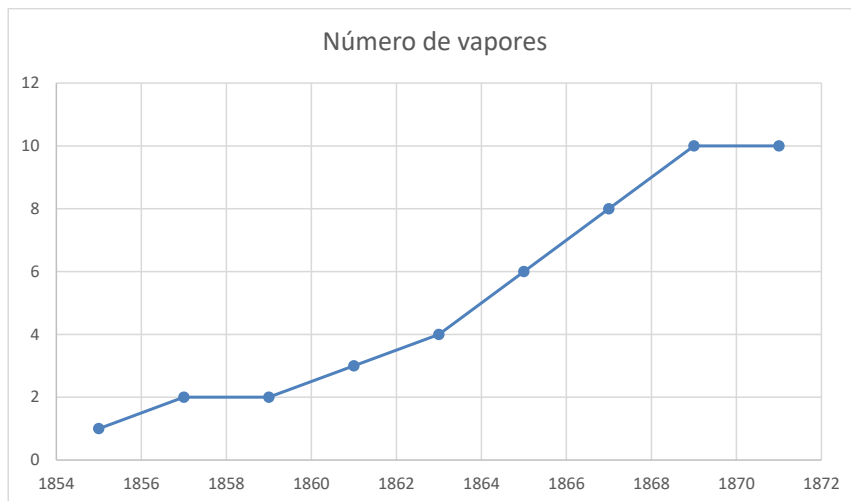
⁵⁸⁶ PERNAMBUCO, Fala recitada na abertura da Assembla Legislativa Provincial de Pernambuco pelo excelentíssimo presidente da província, conselheiro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque no dia 1.o de março de 1871. Recife, Typ. de M.F. de F. & Filhos, 1871, p.239.



PERNAMBUCO, Relatório com que o excellentissimo senhor Luiz Barbalho Muniz Fiuza, abriu a sessão ordinaria da Assembléa Legislativa desta provincia no primeiro de março de 1860. Pernambuco, Typ. de M.F. de Faria, 1860. (outros anos); Diário de Pernambuco, (diversos números)

A companhia Pernambucana de Navegação a Vapor se consolidou enquanto empreendimento e passou a apresentar um desempenho e uma situação patrimonial mais equilibrada ao longo dos anos 1860. Além da ampliação da área de navegação, dos valores das cargas, numerário e passageiros transportados, a firma aumentou consideravelmente o seu material flutuante nesse período, através da aquisição de novos vapores. De acordo com os dados do **gráfico 21**, até os finais de 1850, a firma operava com 2 vapores. Já nos anos 1860, a companhia adquiriu anualmente novos vapores, uma vez que possuía 3 vapores em 1861 e passou a contar com uma frota de 10 vapores em 1869, evidenciando um aumento considerável nesse aspecto.

Gráfico 21 – Número de vapores da Companhia Pernambucana de Navegação (c.1850-c.1870)



Fonte: Almanak Administrativo Mercantil e Industrial da Província de Pernambuco. Recife: Typografia de Manoel Figueiroa de Faria & Filho. 1860 (outros anos); Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e civil para as províncias de Pernambuco, Parahiba, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas. Recife: Typografia M. F. de Farias, 1854 (outros anos).

Vale salientar que a Companhia Pernambucana de Navegação demonstrou uma quantidade ascendente do número de vapores no período, mesmo após o sinistro de três embarcações entre os anos 1853-1872. Como já foi mencionado anteriormente, em 1856, a companhia perdeu o primeiro vapor adquirido pela empresa, o *Marquez de Olinda*. Em 1862, naufragou a embarcação *Igarassu*, após um acidente no Rio Grande do Norte. Também, em 1866, ocorreu outro naufrágio, dessa vez, o navio *Persinunga* naufragou sobre a Pedra da Tartaruga, na entrada do porto do Recife.⁵⁸⁷ Apesar de todos os navios contarem com seguro, é evidente que a perda de um vapor acarretou prejuízos para o patrimônio da companhia.

Outra importante questão analisada quando foi observado o desenvolvimento dos balanços da empresa, foi a diferença apresentada entre o capital nominal e o capital realizado, desde a incorporação até a consolidação da companhia. A Companhia Pernambucana teve seu estatuto aprovado em 1854, o qual instituiu um capital nominal de 600 contos de réis.⁵⁸⁸ No ano seguinte, uma vez a firma incorporada, o capital realizado foi de 225 contos de réis.⁵⁸⁹

⁵⁸⁷ APEJE, Coleções Particulares. Companhia Pernambucana, 1886, v. 2, p. 78.

⁵⁸⁸ BRASIL, Governo do. Decreto nº 1.413, de 15 de julho de 1854. Aprova o estatuto da Companhia denominada – Pernambucana – que tem por fim o estabelecimento de Vapores entre o porto da cidade do Recife e os de Maceió ao sul, e até cidade de Fortaleza ao norte. Coleção das Leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1854, tomo XVII, parte 2, p.263

⁵⁸⁹ Correio Mercantil, 04/03/1855, p.1

Naquele período, o capital realizado representou 42% do capital nominal. Em 1857, o capital realizado da empresa aumentou para 396 contos de réis, um acréscimo de 57% em relação ao biênio anterior.⁵⁹⁰ Por meio do decreto promulgado em 1858 que alterou o estatuto de 1854, o capital nominal da empresa passou a ser 1.200 contos de réis.⁵⁹¹ É importante destacar que esse aumento do fundo social da companhia foi estabelecido sem que a firma tivesse conseguido integralizar o capital proposto no primeiro estatuto. Pelo decreto n.3149 de 3 setembro de 1863 foi aprovado o novo estatuto redigido de acordo com as leis que passaram a reger as sociedades anônimas, e, mais uma vez foi ampliado o capital da companhia, dessa vez para 2.000 contos de réis.⁵⁹² Anos depois, em 1869, o relatório da presidência da província de Pernambuco informou que a firma possuía “um capital realizado de 551 contos de réis, não possui fundo de amortização e o fundo de reserva é de 21 contos de réis, suas ações estão ao par e o ultimo dividendo foi na razão de 10 %”.⁵⁹³

A década de 1870 inaugurou um período de acentuada crise de desemprego e de arrecadação para a Companhia Pernambucana de Navegação. Em 1871, a empresa perdeu o vapor *Potengi* na barra do Penedo, e por isso o serviço de navegação para esse porto foi prejudicado, se fazendo necessário encomendar um novo vapor com dimensões semelhantes a do navio perdido.⁵⁹⁴ Três anos após a perda do vapor, a empresa ainda não havia conseguido fazer novas aquisições de material flutuante e, como foi mencionado no relatório de 1874, “a companhia, conquanto esteja desprovida de vapores em condições desejáveis de asseio, acomodações e boa marcha, vai empenhando-se com muita dificuldade em suas obrigações”.⁵⁹⁵

Além disso, foram diminuídos os valores dos subsídios recebidos pela companhia “em virtude do contrato celebrado em 9 de abril do ano passado, foi reduzida de 60 contos para 54 contos a subvenção paga pela província, reduzindo-se também o número de viagens, a cada um

⁵⁹⁰ Diário de Pernambuco. 15/03/1857, p. 2

⁵⁹¹ BRASIL, Governo do. Decreto nº 2.129 - de 20 de março de 1858. Altera o art. 2º dos Estatutos da Companhia Pernambucana de navegação costeira, elevando o seu capital. Coleção das Leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1858, tomo XIX, parte II, p.175

⁵⁹² Correio Mercantil, 19.09.1863, p.1.

⁵⁹³ PERNAMBUCO, Relatório apresentado a Assembléa Legislativa Provincial pelo exm. sr. conde de Baependy, presidente da província, na sessão da instalação em 10 de abril de 1869. Pernambuco, Typ. de M. Figueiroa de F. & Filhos, 1869, p. 18

⁵⁹⁴ PERNAMBUCO, Fala recitada na abertura da Assembla Legislativa Provincial de Pernambuco pelo excelentíssimo presidente da província, conselheiro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque no dia 1.º de março de 1871. Recife, Typ. de M.F. de F. & Filhos, 1871. p.42.

⁵⁹⁵ PERNAMBUCO, Fala com que o exm. sr. commendador Henrique Pereira de Lucena abriu a sessão da Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco em 1 de março de 1874. Pernambuco, Typ. de M. Figueiroa de F. & Filhos, 1874, p.62

dos portos da província de Pernambuco”.⁵⁹⁶ As linhas Recife-Goiana e Tamandaré-Rio Formoso tinham um número de passageiros bastante pequeno, além do que “não houve cargas em ambas as linhas e entre os passageiros nota-se que mais de um terço viajou por conta da província”.⁵⁹⁷ Dessa maneira, em 1875, tais linhas foram suspensas com a justificativa de que, naquelas localidades, “o transporte de cargas é exclusivamente feito por barcas que oferecem a vantagem de carregar dentro do porto, foi suprimida a dita navegação nos termos da lei”.⁵⁹⁸

Outra grande diminuição de receita que se abateu sobre a Companhia Pernambucana naquele período foi a diminuição do número de passageiros transportados. Em 1875, foram 5.866 passageiros transportados, total que se assemelhou aos números de passageiros transportados dez anos antes.⁵⁹⁹ No ano seguinte, o total foi ampliado e atingiu 6.294 passageiros, porém, ainda um total inferior ao experimentado no último quinquênio.⁶⁰⁰ Destarte, em 1877, o número de passageiros voltou a diminuir, quando foram transportados apenas 5.350 passageiros.⁶⁰¹ A diminuição do total de passageiros que utilizaram os serviços da companhia representou uma diminuição nas receitas obtidas pela empresa. A receita total da companhia em 1876 foi de 492:664\$135 e a despesa 522:932\$932, por sua vez a receita bruta dos vapores foi de 250:668\$415 e a despesa 334:540\$612.⁶⁰²

Conforme salientou Suely Cordeiro, caso a Companhia Pernambucana tivesse limitado a sua navegação a linha para Fernando de Noronha e as 736 milhas da zona de navegação estipuladas no contrato aprovado pelo decreto de abril de 1872, teria obtido uma receita suficiente para suprir as despesas dos três vapores em serviço ativo, assim restando as receitas do tráfego para saldar as demais despesas e pagar os dividendos da empresa.⁶⁰³ Porém, conforme destacou a autora, a empresa insistiu em ampliar a área de navegação até o Piauí,

⁵⁹⁶ PERNAMBUCO, Falla com que o exm. sr. commendador Henrique Pereira de Lucena abriu a sessão da Assembléa Provincial no 1o de março de 1873. Pernambuco: Typ. de M. Figueiroa de F. & Filhos, 1873, p. 49.

⁵⁹⁷ PERNAMBUCO, Falla com que o exm. sr. commendador Henrique Pereira de Lucena abriu a sessão da Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco em 1 de março de 1874. Pernambuco: Typ. de M. Figueiroa de F. & Filhos, 1874, p.62

⁵⁹⁸ PERNAMBUCO, Falla com que o exm. Sr. desembargador Henrique Pereira de Lucena abriu a Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco em 1º de março de 1875. Pernambuco: Typ. de M. Figueiroa de F. & Filhos, 1875, p. 135.

⁵⁹⁹ Idem

⁶⁰⁰ PERNAMBUCO, Falla com que o exm. Sr. Comendador João Pedro Carvalho de Moraes abriu a Assembléa Legislativa Provincial em 1º de março de 1876. Pernambuco: Typ. de M. Figueiroa de F. & Filhos, 1876, p. 99.

⁶⁰¹ PERNAMBUCO, Falla com que o exm. Sr. Manoel Clementino Carneiro da Cunha abriu a sessão da Assembléa Legislativa em 2 de março de 1877. Pernambuco: Typ. de M. Figueiroa de F. & Filhos, 1877, p. 73.

⁶⁰² PERNAMBUCO, Fala com que o Exmo. Sr. Comendador João Pedro Carvalho de Moraes abriu a Assembleia Legislativa Provincial em 1º de março de 1876. Pernambuco: Tipografia de M. Figueiroa de F. & Filhos, 1876, p. 99.

⁶⁰³ ALMEIDA, Suely C. C. de. A Companhia. Op. cit., p.200.

como objetivo de aumentar as subvenções provinciais, além de ampliar a frota dos navios da companhia para oito vapores, “mais lanchas e canoas, despesas que somavam 700 contos, o que onerou bastante seu orçamento.”⁶⁰⁴

A situação patrimonial e orçamentária da Companhia Pernambucana permaneceu escamoteada por alguns anos, pois o impulso pelo alto preço conseguido por certos gêneros de exportação, que haviam sido beneficiados com a alta do câmbio, fez com que os fretes permanecessem fluindo para os vapores da empresa. Contudo, logo que a alta do câmbio e o aviltamento do preço dos gêneros de exportação, colocaram em crise a lavoura e o comércio, os governos provinciais começaram a atrasar o pagamento das subvenções e a crise se alastrou na companhia.⁶⁰⁵

É importante destacar que os anos 1870 remetem a um momento de intensa crise da economia açucareira em Pernambuco, que assistiu ao principal gênero de produção ter seus preços depreciados no mercado internacional. Conforme ressaltou Gadiel Perucci, as exportações do Brasil não cessaram, porém, “sua irregularidade e pequena monta evidenciam o lugar secundário que o açúcar passa a exercer no mercado internacional”.⁶⁰⁶ Segundo Peter Eisenberg, a receita das exportações de açúcar no Brasil começou a apresentar uma tendência acentuada de queda nas décadas de 1860 e 1870, embora os volumes exportados continuassem a aumentar e o comércio tivesse uma recuperação breve na década seguinte.⁶⁰⁷ Mesmo com a migração de boa parte da produção de açúcar para os mercados domésticos – que passaram a receber entre 15 a 20 % da quantidade média anual produzida pela província⁶⁰⁸ – os efeitos dessa crise não devem ser menosprezados e podem ter impactado diretamente sobre o desempenho da Companhia Pernambucana.

Conforme revelou o *Jornal do Recife*, em 1876, uma comissão especial foi instituída pelos sócios acionistas e diretores da empresa para averiguar a situação patrimonial da Companhia Pernambucana, revelando inúmeras ressalvas na escrituração da sociedade. Conforme apurou essa comissão, os dividendos e saldos apresentados nos balanços da empresa nos anos de 1873, 1874 e 1875 haviam sido falseados, uma vez que

na conta de lucros e perdas não, eram reais, pois, as receitas efetivas não sido anualmente inferiores as despesas reais, se nelas compreendessem as feitas com a conservação e reparos do material fixo e flutuante, que indevidamente tem sido

⁶⁰⁴ Idem, p.201.

⁶⁰⁵ BN, *Jornal do Recife*, nº 112; 17.05.1876, p. 1.

⁶⁰⁶ PERRUCCI, Gadiel. *A República das Usinas*, Campinas-SP: Paz e Terra, 1978, p. 107-108.

⁶⁰⁷ EISENBERG, Peter. *Modernização*. Op. cit, p. 236.

⁶⁰⁸ Idem, p. 51.

carregados no valor do mesmo.⁶⁰⁹

As sugestões da comissão para solucionar a crise da Companhia Pernambucana foram voltadas para cortes de despesas e encargos onerosos, recomendando também que a companhia deveria se desfazer de quase metade do material flutuante e de grande parte dos prédios que a empresa possuía. Além dessas restrições, a comissão indicou que a companhia entraria em processo de liquidação, uma vez que a empresa “liquidar-se-ia não total e imediatamente, mas gradualmente, aproveitando-se as circunstâncias mais favoráveis sem diminuir-se no momento as receitas da empresa”.⁶¹⁰

Em 1877, a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor se encontrava em condição bastante delicada, porém, um elemento novo surgiu para inverter o quadro deficitário da empresa. A calamidade da seca nas Províncias do Norte obrigou o governo imperial brasileiro a fazer uso dos vapores da empresa para transportar gêneros de primeira necessidade para as áreas atingidas.

Relevantíssimo serviço está prestando essa importante empresa em Pernambuco. Sob os serviços do mais digno capitão do mar Francisco Romano Steppie da Silva. Todos os gêneros destinados as vítimas da seca do norte do império tem transportado gratuitamente pelos vapores da Companhia para as províncias da Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Durante os meses de maio a julho findo foram transportados. 7.040 sacos de farinha, 2.121 sacos de milho, 1.605 arrobas de carne, 1.164 sacos de feijão, 973 sacos de arroz, 238 barricas de bacalhau, 87 barricas de bolacha e 42 volumes de fazendas, etc. Ao todo 13.270 volumes. Agora mesmo a Companhia Pernambucana acaba de embarcar, remetido desta corte, pelo vapor Ceará os seguintes gêneros: 220 sacos de farinha, 50 sacos de feijão e 50 amarras de carne; destinados pela respectiva Comissão Central de Socorros às vítimas do Rio Grande do Norte. É, porém, para lamentar que a exemplo de tamanha generosidade da Companhia Pernambucana, privando-se de tal receita de tão vantajosa receita, é digna de maior apreço. É porém, para se lamentar que a exemplo de tamanha generosidade da Cia Pernambucana não se achem ainda todas as empresas de igual natureza imitando aquele humanitário procedimento. Saudamos, pois, a utilitária empresa Pernambucana. Assinado: Um Rio Grandense.⁶¹¹

A seca de 1877-1879 coincide com a grave crise econômica das províncias do Norte, quando foram sentidos os efeitos da diminuição das exportações e dos preços do açúcar e do algodão, além do incremento do comércio interprovincial de escravos para o Centro-Sul do Brasil.⁶¹² Ademais, nesse período, as seguidas estiagens que acometeram, sobretudo, o sertão das Províncias do Norte, ocasionaram prejuízos para toda a região, inclusive, porque isso

⁶⁰⁹ BN, Jornal do Recife, n° 112; 17.05.1876, p. 1-2.

⁶¹⁰ Idem.

⁶¹¹ BN, Jornal do Commercio, 18.08.1877, p. 2.

⁶¹² SECRETO, Maria Verónica. A seca de 1877-1879 no Império do Brasil: dos ensinamentos do senador Pompeu aos de André Rebouças: trabalhadores e mercado. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, v.27, n.1, jan.-mar. 2020, p.33-51.,

implicou em uma carestia geral dos preços dos alimentos.⁶¹³ Todavia, o relatório da presidência da Província de Pernambuco de 1870 já havia mencionado a necessidade de observar com atenção a seca que assolava a zona de navegação da Companhia Pernambucana, motivo pelo qual foram “reduzidos os fretes de gêneros de primeira necessidade, como farinha de mandioca, milho, feijão, abatendo em alguns casos 25 a 30 %.”⁶¹⁴

Anos depois, entre 1877 e 1878, a seca e a estiagem foram novamente sentidas pela população. Em 1878, a Fala com que o Presidente da Província de Pernambuco abriu a sessão da assembleia legislativa provincial informou que a companhia havia prestado um valioso auxílio ao governo, “conduzindo gratuitamente gêneros e outros socorros para as vítimas da seca, para essa província e para as limítrofes, elevando-se a importância dos respectivos fretes a 21:593\$860”.⁶¹⁵ Além do transporte de alimentos e outros socorros para as vítimas da seca, a Companhia Pernambucana auxiliou no transporte de emigrantes vindos das regiões atingidas pela calamidade. Em 1878, o Jornal do Comercio noticiou que “a bordo do vapor *Mandaú*, da Companhia Pernambucana, tinham embarcado 232 retirantes vindos do Aracati, dos quais faleceram 2 de inanição antes de chegarem ao porto do Recife”.⁶¹⁶

A crise enfrentada pela Companhia Pernambucana de Navegação apresentou uma aparente melhora nos anos 1877-79, entretanto as dificuldades enfrentadas pela empresa permaneceram quase que inalteradas ao longo do último quartel do século XIX. Nas recomendações redigidas pela comissão especial instituída para investigar a sua situação financeira em 1876, havia uma indicação de que a empresa seria gradualmente liquidada. O ano de 1883, segundo a proposta de liquidação, seria o último ano de existência da empresa, no entanto, não foi encontrada nenhuma menção a esse fato. Apesar da delicada situação financeira enfrentada pela empresa e sua incipiente recuperação, tudo indica que a ideia de liquidação foi abandonada.

A Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor atuou no ramo dos transportes marítimos e fluviais, promovendo o desenvolvimento da navegação de cabotagem a vapor na

⁶¹³ GONÇALVES, Graciela Rodrigues. As secas na Bahia do século XIX: sociedade e política. Salvador Dissertação (Mestrado em História), UFBA, 2000, p. 104.

⁶¹⁴ PERNAMBUCO, Relatório com o qual s. exc. o sr. senador Frederico de Almeida e Albuquerque abriu a primeira sessão da Assembla Legislativa Provincial no 1.º de abril de 1870. Pernambuco, Typ. de M. Figueirôa de Faria & Filhos, 1870, p.26.

⁶¹⁵ PERNAMBUCO, Fala com que o exc. Sr. Dr. Adolpho de Barros Cavalcante de Lacerda abriu a sessão da Assembléia Legislativa em 19 de dezembro de 1878. Pernambuco: Typ. de M. Figueirôa de Faria & Filhos, 1878, p.42.

⁶¹⁶ BN, Jornal do Comércio, 09.05. 1878, p.1.

província de Pernambuco, assim como em toda a zona comercial sob a qual a praça comercial do Recife exercia sua influência, até a primeira década do século XX. Em 1908, a Companhia Pernambucana foi incorporada pela empresa *Lloyd Brasileiro*, outra grande empresa de navegação a vapor, quando, Domingos Sampaio Ferraz, agente da *Lloyd* em Pernambuco, adquiriu, por escritura pública, todo o material, propriedades, direitos e contratos pertencentes à Companhia Pernambucana, fazendo este anúncio da incorporação em jornais de Pernambuco e do Rio de Janeiro.⁶¹⁷

⁶¹⁷ BN, *Correio da Manhã*, 08/04/1980, n° 89, p. 4; *Jornal do Recife*: 25/04/1908, n°94, p. 1

Considerações finais

A Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor: uma empresa de transporte no Império do Brasil

O caso da Companhia Pernambucana de Navegação deve ser compreendido dentro de um movimento econômico mais amplo, cujas especificidades remontam a processos desencadeados por transformações socioeconômicas, sentidas em âmbito mundial, de modo distinto. Primeiramente, é importante ressaltar que o século XIX, em perspectiva econômica global, marca o momento da passagem da prevalência do capital industrial sobre o capital mercantil, num processo de expansão do capitalismo, período em que “o capitalismo pareceu especializar-se quando se deslocou tão espetacularmente para o mundo da indústria”⁶¹⁸.

No tocante a economia brasileira, é fundamental salientar que a mesma estava inserida nas correntes em expansão de um comércio mundial, cada vez mais ordenado de acordo com “os interesses do capitalismo concorrencial, cuja lógica não era mais dada pela acumulação primitiva de capital, mas pela acumulação capitalista propriamente dita”.⁶¹⁹ Deste modo, a atuação da Companhia foi fortemente marcada por tal processo que, no contexto brasileiro da segunda metade do século XIX, foi caracterizado pela tentativa de desarticulação das relações coloniais, buscando novas maneiras de organizar a economia nacional e, em contrapartida, os empreendimentos econômicos. É indicativo desta afirmação, o fato da Companhia Pernambucana de Navegação, inicialmente concessionária do monopólio exclusivo de navegação entre os portos de Maceió e Fortaleza, ter perdido essa prerrogativa, mediante outros incentivos econômicos.

Dentro do que foi chamado pelos estudiosos de modernização da economia brasileira no século XIX, ou modernização conservadora⁶²⁰, o caso da Companhia Pernambucana de Navegação amplia o entendimento sobre o surgimento desse novo tipo de investimento no pós-tráfico negreiro. A companhia serviu para esses negociantes para aprimorar sua margem troca. Negociantes de grosso trato inseridos no comércio marítimo de outros gêneros que também foram indivíduos inserido em grupos de interesses econômicos envolvidos com financiamento de outras atividades produtivas em Pernambuco. Após 1830, e sobretudo após 1850, João Pinto

⁶¹⁸ ARRIGHI, Giovanni. O longo século XX: dinheiro, poder e as origens do nosso tempo. Tradução de Vera Ribeiro. São Paulo: Universidade Estadual Paulista, 1996, p.5.

⁶¹⁹ MATTOS, Ilmar R. O tempo saquarema Op. cit., p. 63

⁶²⁰ EISENBERG, Peter. Modernização sem mudança. Op. cit.

de Lemos e outros negociantes diversificaram seus investimentos, notadamente uma estratégia para transferir os capitais outrora investido no comércio escravo para outros setores produtivo.

A modernização e a dinamização das estruturas econômicas brasileiras, ao longo do século XIX, conheceu na navegação a vapor um elemento de contribuição para a prossecução de tal fenômeno. Segundo Graham, a navegação a vapor, principalmente de cabotagem, teve um papel importante, pois os meios de transporte tradicionais eram insuficientes, com exceção das ferrovias que se expandiram satisfatoriamente nas regiões cafeeiras, “grande parte do comércio era, então, feito por navios costeiros”⁶²¹. O estímulo à modernização dos transportes, com a expansão do sistema de navegação a vapor, contribuiu intensamente para o desenvolvimento econômico e integração das regiões que usufruíram deste serviço. Como afirmou Sérgio Buarque de Holanda, a partir de 1851, tem início um “movimento regular de constituição de sociedades anônimas [...] criando-se, assim, em sequência quase vertiginosa, os elementos básicos de uma radical transformação na paisagem econômica do país”⁶²².

Tal estímulo às atividades econômicas urbanas não teria sido circunscrito à região Centro-Sul do país. A praça comercial do Recife foi um dos pontos privilegiados do circuito econômico vinculado ao Mundo Atlântico, exercendo a função de entreposto e a dominação comercial em relação à área circunvizinha - desde o final do século XVI e ao longo dos dois séculos seguintes -, prolongando-se, esta função, sob vários aspectos, até o começo do século XX.⁶²³ Uma explicação parcial para essa afirmação refere-se à centralização da distribuição de mercadorias importadas, exercida pelos maiores centros urbanos. De acordo com Renato Marcondes, até meados da década de 1860, algumas províncias centralizavam boa parte do comércio de mercadorias estrangeiras, sendo as principais praças nessa atividade: Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, Rio Grande do Sul e São Paulo.⁶²⁴

No ano de 1857, a cidade do Recife contava com 1 companhia de seguros de escravos, 2 de seguros contra incêndios, 4 de seguros marítimos, a Companhia do Beberibe - responsável pelo abastecimento e saneamento das águas da cidade -, além de uma companhia de navegação a vapor, a *Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor*.⁶²⁵

⁶²¹ GRAHAM, op. cit., p. 46

⁶²² HOLANDA, op. cit., 2004, p. 59

⁶²³ MELLO, op. cit., 2002.

⁶²⁴ Em 1854-1855, o Rio de Janeiro representou 32,8% dos fluxos, enquanto Pernambuco 10,7%, Bahia 7,6%, Rio Grande do Sul 16,2%, São Paulo 12,6%. Nove anos mais tarde a situação das principais províncias modificou-se para os respectivos percentuais: 25,8%, 15,6%, 11,3%, 10,8% e 10,0%. Cf. MARCONDES, Renato L. op. cit., 2012, p. 165

⁶²⁵ APEJE. *Folhinha de Algibeira*. Typografia M. F. de Farias, Recife-PE. 1857, p. 321-322

No decorrer do século XIX, o Recife permaneceu como um dos setores econômicos mais atuantes no esquema de distribuição e abastecimento regional do Brasil Império, colaborando para isso a existência de uma companhia de navegação a vapor responsável pelo transporte de cargas, correspondências, passageiros e mercadorias para as províncias limítrofes, representando um agente de integração regional. A investigação da trajetória da Companhia Pernambucana de Navegação pretendeu contribuir para a ampliação do entendimento das relações socioeconômicas estabelecidas no espaço regional - circunscrito por sua área de atuação – como também, destas mesmas relações em uma configuração espacial mais abrangente.

De modo geral, as companhias de navegação a vapor instituídas durante o Oitocentos, além de incrementarem a circulação de pessoas e mercadorias no território brasileiro, foram agentes da integração política e administrativa entre as províncias, fortalecendo inclusive os laços das autoridades locais com a capital do Império, “a fim de subordinar as províncias à administração central”⁶²⁶. Destarte, foi percebida a existência de um alinhamento entre as companhias fundadas neste período e os governos central e provincial. Aparentemente, todas as companhias de navegação de cabotagem a vapor foram subsidiadas pelo governo central e pelos poderes locais. Tal política de subvenção foi justificada pela importância e pela funcionalidade dos serviços prestados ao Estado, uma vez que, muitas companhias incorporaram, no conjunto de suas atividades, funções que beneficiavam a administração pública. Como foi salientado, a partir da década de 1860 a Companhia Pernambucana passou a distribuir as correspondências dos Correios, transportar numerário e tropas.

A política governamental de subvenções às companhias de navegação atribuía à concessão dos valores ofertados, de acordo com o grau de importância dos serviços prestado e a amplitude de sua área de navegação. Foram expressivos os valores referentes à concessão de subvenções para as companhias de navegação. Uma possível questão a ser levantada, diz respeito a investigação do quanto representativo foi a referida política de subvenção em relação ao orçamento geral do governo. Outra indagação que procurou ser respondida foi a de como essa mesma política de subvenção incidiu sobre as receitas das companhias de navegação, no caso a Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor.

Tal política de subvenções, assim como a abertura da navegação de cabotagem à embarcações e empresas estrangeiras, foram questões fortemente discutidas nos debates

⁶²⁶ EL-KAREH, op. cit, p. 18

parlamentares da época. Alguns políticos tiveram posições distintas em relação à concessão de subvenções e à nacionalização da navegação de cabotagem. A legislação relativa ao acesso de embarcações estrangeiras à navegação de cabotagem passou por transformações ao longo do século XIX. Até meados da década de 1860, a navegação de cabotagem era exclusivamente feita por embarcações nacionais, conhecendo um período de abertura que se prolongou até 1891, quando a constituição republicana salvaguardou, novamente, a cabotagem para as embarcações nacionais.⁶²⁷ A partir deste contexto de mudanças na legislação, surgiu a questão de como as companhias reagiram aos distintos posicionamentos governamentais e, no caso da Companhia Pernambucana, se houve algum impacto nas suas operações em virtude da sucessão de alterações nas normas sobre o acesso a cabotagem aos concorrentes estrangeiros.

No contexto da abertura da navegação de cabotagem, outros horizontes se abriram para as atividades da empresa. O anseio da Companhia Pernambucana, no sentido de ampliar sua linha de navegação em direção ao sertão, já era percebido pelos discursos dos jornais da época. Em junho de 1868, o *Jornal do Recife* publicou uma série de matérias sobre a Companhia Pernambucana de Navegação, nas quais, entre outras questões, reivindicava o acesso dos vapores da Companhia à zona de produção algodoeira pernambucana, escoada pelo Rio São Francisco. Além da produção de algodão, o segundo maior gênero de exportação da Província de Pernambuco⁶²⁸, ao longo do Oitocentos, outros produtos como couros e charque, que também eram produzidos na região, acabavam sendo exportados por outras províncias, “perdendo dessa sorte a de Pernambuco para mais de vinte contos de impostos provinciais mensais”⁶²⁹.

Tal objetivo só foi consolidado anos mais tarde, através da incorporação da Companhia de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco pela Companhia Pernambucana de Navegação, em contrato celebrado pelo decreto nº 5085, de 22 dezembro de 1903. Esse contrato fez parte do novo plano de atuação da Companhia Pernambucana que visou a comercialização das produções oriundas do entorno do Rio São Francisco, direcionando-as para a praça de comércio do Recife, bem como, a condução de produtos advindos da importação, para a região sertaneja.

⁶²⁷ RIDINGS, op. cit.; EL-KAREH, op. cit; GOULARTI FILHO, op. cit.

⁶²⁸ Somente no ano fiscal 1867-68, entre as mercadorias do país despachadas pelo porto do Recife para fora do império, os produtos Açúcar e Algodão correspondiam a cerca de 81% dos valores totais auferidos por esse tipo de comércio. O maior peso correspondia aos valores relativos à exportação de Açúcar, cerca de 65%, já a de Algodão, representava 15 % dos valores totais. Cf. APEJE, *Almanak administrativo, mercantil e Industrial de Pernambuco*, Typografia M. F. de Farias, Recife-PE, 1869, p. 125.

⁶²⁹ BN. *Jornal do Recife*, 13/07/1868, nº 160, p.3

Além de favorecer o comércio, as atividades produtivas e a integração da região, a incorporação da empresa aumentou o tráfego da Companhia. Entre os serviços prestados pela incorporação da empresa fluvial estava o serviço de rebocagem na barra do Rio São Francisco, a navegação fluvial na cidade de Penedo à vila de Piranhas, fazendo escalas em Propriá, Colégio, Traipu, Curral das Pedras, Ilha do Ouro, Lagoa Funda e Pão de Açúcar.⁶³⁰

Entretanto, ainda no decorrer da década de 1860, foi ampliada a gama de serviços prestados pela Companhia Pernambucana. De acordo com os termos do acordo firmado entre a empresa e a Diretoria Geral dos Correios, a companhia passou a distribuir a correspondência para as demais províncias do Norte. Tal acordo foi ampliado pelo Decreto nº 4.944, de 30 de abril de 1872, que ainda acrescentou às obrigações da Companhia, o transporte dos “dinheiros do Estado, transportados gratuitamente”.⁶³¹

O comércio marítimo representou o principal meio de transporte e circulação das mercadorias entre as capitanias, posteriormente províncias brasileiras. A navegação a vapor desenvolveu-se no Brasil, ao longo do século XIX, contribuindo para modernizar as estruturas da sua economia e dinamizá-la. A Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor se inseriu neste contexto, como parte importante para a sua compreensão, uma vez que a empresa participou ativamente da vida econômica das Províncias de Pernambuco, Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará durante cinco décadas do século XIX, encerrando suas atividades já em 1908, no contexto do Brasil republicano. Destarte, a história das atividades da Companhia Pernambucana, assim como a investigação do contexto histórico no qual esteve inserida, contribuíram para uma ampliar a visão do significado deste meio de transporte para a integração regional e para a economia nacional, ao longo do período.

Deste modo, a presente tese sobre a atuação da Companhia Pernambucana de Navegação pretendeu tanto aprofundar a compreensão da função de integração do complexo econômico representado pela praça comercial do Recife, durante o Oitocentos, quanto contribuir para um entendimento mais amplo acerca das relações socioeconômicas regionais, neste mesmo contexto histórico.

⁶³⁰ *Leis da República*. Decreto nº 5085, de 22 dezembro de 1903. Art. 1º.

⁶³¹ *Leis do Império*. Decreto nº 4.944, de 30 de abril de 1872.

Fontes e Referências bibliográficas

Fontes Manuscritas

APEJE, Arquivo Público João Hemerenciano: (Brasil, Pernambuco)

Coleção Petições

a) Companhias de Navegação: livros 1 - 3, (1875-1883)

b) Companhia Pernambucana de Navegação: livros 3 - 15, (1854-1904)

Coleções Particulares:

a) Companhia Pernambucana de Navegação: volumes I – VI (1854 – 1884)

Coleção Registros de Ofícios

a) R.O. – 5.62/1 (1864-75): Companhia Pernambucana de Navegação.

Coleção Registros Diversos:

a) R.D. – 4.15/1 (1853-71): Companhia Pernambucana de Navegação

The National Archives, (UK)

Board of Trade: Companies Registration Office. Files of Dissolved Companies.

Company n° 2402; Bahia Steam Navigation Company Ltd. Incorporated in 1862. Dissolved 1916. Reference: BT 31/1686/6015, fl. 1-5

Wirral Archives, (UK)

Laird Brothers – Contract Book (94-205) 1854-1857. Cammell Laird Company Collection.

Laird Brothers – Ships Book (23-134) 1854-1857; (134-215) 1857-60. Cammell Laird Company Collection, List of Cammell Laird Ships., Yard No. V. 0735 (TB 306); V.0283; V.0678; V.0253; V.0675; V.0408; V. 0561; V. 0112.

Fontes Impressas:

APEJE, Arquivo Público João Hemerenciano: Seção de Obras Raras.

Folhinha de Algibeira ou Diário Ecclesiastico e civil para as provincias de Pernambuco, Parahiba, Rio Grande do Norte, Ceará e Alagoas, Typografia M. F. de Farias, Praça da Independência, Recife-PE, 10 volumes (1850-1860)

Almanak administrativo, mercantil e Industrial de Pernambuco, Typografia M. F. de Farias, Praça da Independência, Recife-PE. 15 volumes; (1860-1875).

British Library. Boston Spa Reading Room. The British Newspaper Archives (UK):

"Births, Deaths, Marriages and Obituaries: In: "Manchester Courier and Lancashire General Advertiser, 24 May, 1851, p. 11.

"Births, Deaths, Marriages and Obituaries: In: "Manchester Courier and Lancashire General Advertiser, 10 Feb. 1876, p. 8.

Manchester Guardian, January 9, 1857, p. 6

Perry's Bankrupt Gazette, 24th Jan., 1852, p.63-64.

The Gazette Official Public Record, The London Gazette, 03/12/1852, p. 3536

The Gazette Official Public Records, The London Gazette, 03/12/1852, p 3536.

The Gazette Official Public Records, The London Gazette, 26/03/1861, p. 1336.

The Manchester Guardian, 25.02.1843, p.2

Trade and Commercial Intelligence." Manchester Courier and Lancashire General Advertiser, 26 Aug. 1846, p. 4.

Biblioteca da Associação Comercial de Pernambuco (BACP):

Relatório da Direção da Associação Commercial Beneficente. Pernambuco, Typografia Freitas & Irmão, 1860.

Relatório da Associação Commercial Beneficente de Pernambuco apresentado á assembleia geral de 1º de agosto de 1871. Recife: Typografia do Jornal do Recife, 1871.

Documentos e livros raros consultados na Internet:

Biblioteca Nacional de Portugal (BNP)

SALES, Alberto Jaqueri de. *Dicionario Universal de Commercio*. Trad. e adaptação manuscrita do *Dictionnaire Universel de Commerce*, de Jaques Savary des Brulons, 4 vols. 1813.

Biblioteca Brasileira Guita e José Mindlin

SILVA, Antonio de Moraes. *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro*. Lisboa: na Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789.

Hemeroteca Digital (Biblioteca Nacional)

Almanak Administrativo Mercantil e Industrial da Provincia de Pernambuco. Recife: Typografia de Manoel Figueiroa de Faria & Filho. 1862.

Diário de Pernambuco: 01/08/1839, p. 3; 27/11/1852, p.2; 11/12/1852, p.4.;

08/02/1853, p.4; ;05/06/1856, p. 2; 05/06/1857, p. 2; 06/09/1847, p. 2; 07/01/1846, p.2; 08/03/1858, p. 1; 10/09/1858, p. 4; 11/03/1858, p. 2; 11/08/1858, p. 4; 12/05/1843, p.3; 13/07/1863, p.3; 14/03/1860, p.1;16/12/1845, n° 281, p. 2; 19.10.1857, p.1; 19.10.1857, p.1; 19/02/1859; p.2; 21/08/1860, p.8.; 22/01/1858, p.2.; 22/04/1856, p. 3.; 23/03/1858, p. 2; 25/09/1845, p.1.; 26/05/1859, p. 3; 05/12/1857, p.3; 28/06/1859, p. 2.; 28/08/1860, p.3.; 29/05/1859, p. 3.; 28/04/1856, p.1; 04/01/1854, p. 2, 08/01/1856, p. 2; 17/03/1856, p. 2; 17/10/1856, p. 3.; 26/09/1856, p. 3.; 26/09/1856, p.3; 26/09/1856, p.3; 27/10/1855, p. 2; 27/12/1855, p. 3; 28/10/1855, p. 2; 15/03/1857, p. 2; Diário de Pernambuco, 13/03/1860, p.4.

Correio Mercantil: 08/04/1908, p.3; 01/03/1860, p.1; 03/12/1858, p. 1; 04/03/1855, p.1; 18/04/1859, p. 1; 28.08.1859, p. 1.

Jornal do Comércio: 11/03/1854, p.1; 11/07/1857, p.1.

Jornal do Recife: 25/04/1908, p. 1.

O Diário Novo, 20/11/1846, p. 1.

O Liberal Pernambuco, 11/03/1856, p.1.

Biblioteca do Ministério da Fazenda no Rio de Janeiro (BMFRJ) – Memória Estatística do Brasil

BRASIL, *Coleção dos Mapas Estatísticos do Comércio e da Navegação do Império do Brasil* com suas províncias e países estrangeiros no ano financeiro 1849-1850, Rio de Janeiro, Typografia Nacional, 1855. Paginação irregular.

BRASIL. Balanço da receita e despesa do Império no exercício de [1856-1888], Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

BRASIL. Balanço da receita e despesas da República no exercício de [1889-1908], Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

BRASIL. “Comissão de Inquérito Sobre o Meio Circulante”. Relatório da Comissão de Inquérito nomeada por aviso do Ministro da Fazenda de 10 de Outubro de 1859.

Câmara dos Deputados – Biblioteca Digital:

BRASIL. Alvará de 15 de Julho de 1809. Estabelece contribuições para as despesas da Real Junta de Comércio, Agricultura, Fabricas e Navegação. Coleção das Leis do Império de 1809. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional

BRASIL. Decreto de 3 de agosto de 1818. Concede ao marechal de campo Felisberto Caldeira Brant Pontes e outros, para o estabelecimento da navegação por vapor nas costas e rios

da província da Bahia. Coleção das Leis do Império. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1889, p. 77.

BRASIL. *Decreto de 30 de maio de 1836*. Mandando que na organização das Mesas de Diversas Rendas da Corte, Bahia e Pernambuco, se observas a tabela e regulamento anexo. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1861, parte 1, p. 34.

BRASIL, *Decreto de 22 de junho de 1836*. Mandando observar nas Alfândegas do Império o regulamento anexo. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1836, p. 100.

BRASIL. Decreto nº 632, de 18 de setembro de 1851. Autorisa o Governo a promover a organização de Companhias que empreendam a navegação por vapor em barcos próprios, não só para transorte de passageiros e malas, mas também para a condução de mercadorias. Coleção das Leis do Império do Brasil Rio de Janeiro: Typografia Nacional., 1851, tomo XII, parte 1, p.59.

BRASIL, Decreto nº 1.113 de 31 de janeiro de 1853. Concede a Francisco de Paula Cavalcante de Albuquerque e outros, representados por seu procurador João Pinto de Lemos Junior,, privilegio exclusivo por vinte anos para a navegação por vapor entre o porto da cidade do Recife até o de Maceio ao Sul, e até Fortaleza ao Norte, com diversas escalas peloas portos intermediários. Coleção das Leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Tipografia, 1872, p. 53

BRASIL. Governo do. Decreto nº1511, de 30 de dezembro de 1854. Concede a Augusto Frederico de Oliveira e Frederico Coulon privilegio exclusivo por quinze anos para estabelecer no porto da capital da Província de Pernambuco hum ou dous vapores, afim de serem empregados no serviço do porto. Collecção das leis do Império do Brasil de 1854. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1854. t. XVII, pt. II, p. 431.

BRASIL, Decreto nº 4.944, de 30 de abril de 1872. Aprova o novo contrato celebrado com a Companhia Pernambucana para o serviço de navegação costeira a vapor. Brasil. Coleção Leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia, 1872, p. 2783.

BRASIL, Decreto nº856 de 11 de novembro de 1851. Extingue a Alfândega do Aracaty na Província do Ceará. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1851, p. 349, col.1

BRASIL. Decreto n.º 2197 de 26 de junho de 1858. Aprova o contrato celebrado com os procuradores da diretoria da companhia de navegação costeira entre os portos de S. Luiz do Maranhão e a cidade de Fortaleza no Ceará, e entre o mesmo porto do Maranhão e a cidade de Belém do Pará. Coleção Leis do Império. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1858, tomo XX,

parte II, p.371.

BRASIL. Decreto nº 1.044 de 20 de setembro de 1859. Aprova o Decreto nº 2.242 de primeiro de setembro de 1858, e respectivas condições pelas quaes foi contractada com o Conselheiro Francisco Gonçalves Martins, ou com a Companhia que elle organizar, a navegação á vapor no rio Jequitinhonha; e autorisa ao Governo a conceder á Companhia Pernambucana de navegação costeira a vapor hum empréstimo de trescentos contos de réis. Coleção leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1859, vol. 1, col. I, p. 35.

BRASIL. Decreto nº 1.413, de 15 de julho de 1854. Aprova o estatuto da Companhia denominada – Pernambucana – que tem por fim o estabelecimento de Vapores entre o porto da cidade do Recife e os de Maceió ao sul, e até cidade de Fortaleza ao norte. Coleção das Leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1854, tomo XVII, parte 2, p.263.

BRASIL. Decreto nº 1.478, de 22 de novembro de 1854. Altera as condições anexas ao decreto nº 1.113 de 31 de janeiro de 1853, que concedeu a Companhia Pernambucana privilégio exclusivo para a navegação por vapor entre o porto do Recife até o de Maceió na linha sul e o da cidade de Fortaleza na do norte. Coleção das Leis do Império do Brasil. Ro de Janeiro, p. 300.

BRASIL. Decreto nº 2.511 de 14 de dezembro de 1859. Aprova o contracto celebrado com a companhia Pernambucana de navegação costeira a vapor, em virtude e para execução do art. 3º do Decreto nº 1.044 de 20 de setembro de 1859; e outrossim alterando as condições anexas ao de nº 1.113 de 31 de janeiro de 1853. Rio de Janeiro: Tipografia Universal, 1859, vol. 1, col. I, p. 609.

BRASIL. Decreto nº 2.977, de 25 de setembro de 1862. Aprova o contrato feito com a Companhia Pernambucana de navegação por vapor, fazendo extensiva a linha sul até Aracajú, e autorizando seis vigens anuais a Ilha de Fernando de Noronha. Coleção das Leis do Império. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional,, 1854, p. 318.

BRASIL. *Decreto nº 4285, de 05 de dezembro de 1868*. Prorroga até o fim de dezembro de 1869 as disposições que permitam as embarcações estrangeiras o serviço de cabotagem.. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, p. 604.

BRASIL. Decreto nº 888 de 22 de dezembro de 1851. Aprova os estatutos do banco da Provincia de Pernambuco com algumas alterações. Collecção das Leis do Império de 1851. Tomo XII, Parte 1. Rio de Janeiro: Typgraphia Nacional, 1852. p. 415.

BRASIL. Decreto nº 936, de 5 de setembro de 1857. Autoriza o Governo para

estabelecer a navegação por vapor desta Côrte á Cidade da Victoria, na Provincia do Espírito Santo, e a estende-la ao porto de Caravela, na da Bahia. Rio de Janeiro, Tipografia Nacional, 1857, p. 483.

CRL, Center Research Libraries:

Relatórios Ministeriais:

BRASIL. Ministério da Marinha. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da oitava legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos negócios da Marinha Zacarias de Góis e Vasconcelos a. Rio de Janeiro, Tipografia A. & L. Navarro, 1853. (outros anos)

BRASIL, Ministério da Fazenda. Proposta e Relatório apresentados à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da nona legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Fazenda Joaquim José Rodrigues Torres. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1853. (outros anos)

BRASIL, Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na Primeira Sessão da Décima Primeira Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Império José Antonio Saraiva. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1861.

BRASIL, Ministério da Agricultura. Relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa na primeira sessão da décima primeira legislatura pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios Agricultura, Comércio e Obras Públicas pelo respectivo ministro e secretário de Estado Manoel Felizardo de Souza e Mello. Rio de Janeiro, Tipografia Universal de Laemmert, 1861. (outros anos)

Relatórios dos Presidentes de Província

PERNAMBUCO, Fallas, Mensagens e Relatórios do Presidente da Província: (1853 – 1875). Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/667/index.html>

Bibliografia

AGUIAR Antonio Augusto de. Vida do Marquez de Barbacena. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1896.

ALBUQUERQUE, Débora de Souza Leão; VERSIANI, Flávio Rabelo; VERGOLINO, José Raimundo Oliveira. Financiamento e organização do tráfico de escravos para Pernambuco no século XIX, TD 1799, Brasília: IPEA, 2012, pp. 1-18.

ALMEIDA, Suely Creuza Cordeiro de. A Companhia Pernambucana de Navegação.

Dissertação de mestrado em História, PPGHIS/UFPE, 1989.

ARAÚJO, Renata Malcher de. A Razão na selva: Pombal e a reforma urbana da Amazônia. *Camões. Revista de Letras e Culturas Lusófonas*, nº 15-16, janeiro-junho 2003.

BARCELOS, Fábio. *A Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda e o Tesouro Nacional*. [recurso eletrônico]. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional. Publicações históricas; 103. Cadernos Mapa; nº6, Memórias da Administração Pública Brasileira, 2014.

BARMAN, Roderick, “Uma nobreza no Novo Mundo. A função dos títulos no Brasil imperial”. Mensário do Arquivo Nacional, ano 4 – nº6, Rio de Janeiro, 1973, p. 11.

BARTH, Fredrik. Process and form in social life - selected essays of Fredrik Barth, vol.1, London: Routledge & Kegan Paul, 1981 125-126.

BASILE, Marcello. O Império em construção: projetos de Brasil e ação política na Corte regencial. Tese (Doutorado em História Social). Rio de Janeiro: PPGHIS-UFRJ, 2004.

BERNARDES, Denis A. de M. O patriotismo constitucional: *Pernambuco, 1820-1822*, São Paulo: HUCITEC/FAPESP, 2006.

BETHELL, Leslie *A abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*. Tradução de Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, 2002.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: século XV-XVIII*. Tomo 1. Tradução de Maria Antonieta Magalhães Godinho. Lisboa – Rio de Janeiro: Edições Cosmos, 1970.

BUYERS, Ann Marie. *The emancipation of Alagoas in the institutional imaginary*. Maceió: Revista Crítica Histórica, ano I, nº2, dezembro, 2010.

CADENA, Paulo Henrique Fontes. *Ou há de ser Cavalcanti, Ou há de ser cavalgado: trajetórias políticas dos Cavalcanti de Albuquerque (Pernambuco, 1801-1844)*. Recife. Ed. UFPE, 2013.

_____. *O Vice-Rei: Pedro de Araújo Lima e a governança do Brasil no século XIX*. Tese (Doutorado em História). Recife: PPGH/UFPE, 2018.

CANABRAVA, Alice Piffer. *O algodão em São Paulo: 1861-1875*. 2ª ed. São Paulo: T. A. Queiroz, 1984.

CARDOSO, José Luis. Uma “Notícia” esquecida: o ensino da economia na Aula do Comércio. *Estudos de Economia*, vol. V, nº 1, Out.-Dez. 1984, p. 95. <https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/9722/1/ee-jlc-1984.pdf>

CARVALHO, José Murilo de. A construção da ordem: a elite política imperial; Teatro de sombras: a política imperial. 4ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

_____. “Clamar e agitar sempre”: os radicais da década de 1860. Rio de Janeiro: Topbooks, 2018,

CARVALHO, Marcus J.M. de. Liberdade: *rotinas do escravismo no Recife (1822-1850)*. 2ª ed., Recife: Editora Universitária UFPE, 2010.

_____. GOMES, Flávio dos S.; REIS, João J. El alufá Rufino: tráfico, esclavitud y libertad em el Atlántico negro (c. 1822-c. 1853), Havana: Fondo Editorial Casa de las Américas, 2012.

_____. ; ALBUQUERQUE, Aline Emanuele De Biase. Os desembarques de cativos africanos e as rotinas médicas no Porto do Recife antes de 1831. *Almanack*. Guarulhos, n. 12, p.44-65, dossiê, 2016. <http://www.scielo.br/pdf/alm/n12/2236-4633-alm-12-00044.pdf>

CASAL, Aires de. Corografia Brasileira, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1947, tomo II, edição fac-similar.

CHAPMAN, Stanley D. Merchants Enterprise in Britain: from the Industrial Revolution to World War I. Cambridge: Cambridge University Press, 1993.

CHAVES, Claudia Maria das Graças e RABELO, Pedro Henrique de Mello. *Uma revisão do Tratado de 1810: soberania, mercado e projetos políticos no Brasil (1808-1825)*. http://www.seo.org.br/download/download?ID_DOWNLOAD=54

CHAVES, Claudia Maria das Graças. Métodos e práticas do ensino mercantil profissionalizante no Império Lusobrasileiro. *Anais do VI Congresso Luso-brasileiro de Educação*. Uberlândia: EDUFU, 2006. <http://www2.faced.ufu.br/colubhe06/anais/arquivos/392ClaudiaMariaChaves.pdf>

VERDELHO, Telmo. O dicionário de Moraes Silva e o início da lexicografia moderna. *História da Língua e História da Gramática, Actas do Encontro de Braga*. Braga, Universidade do Minho/ILCH, 2003, p. 473-490. http://clp.dlc.ua.pt/Publicacoes/Dicionario_Morais_Silva.pdf

Código Comercial do Brasil e os regulamentos para a sua execução, com referência aos artigos dos mesmos regulamentos. Rio de Janeiro: Typografia Episcopal de Antonio Gonçalves Guimarães & Companhia, 1862.

COSTA, Francisco Augusto Pereira da. Diccionario biográfico de pernambucanos celebres. Recife: Tipografia Universal, 1882.

COSTA, Pereira da. Anais Pernambucanos, 1965.

DOBB, Maurice. *Capitalist Enterprise and social progress*. London: George Routledge & Sons, Ltd, 1923.

DOURADO, Bruna I. M. Comércio de grosso trato e interesses mercantis no Recife, Pernambuco (c. 1837- c. 1871): a trajetória do negociante João Pinto de Lemos. Niterói: Dissertação (Mestrado em História Social), UFF, 2015.

DUTRA, Eliana Regina de Freitas; MOLLIER, Jean-Yves. *Política, nação e edição: o lugar dos impressos na construção da vida política (Brasil, Europa e Américas nos séculos XVIII-XX)*. Rio de Janeiro: Annablume, 2006.

EDWARDS, C. D. Associações Comerciais Brasileiras. In: *A Missão Cooke no Brasil. Relatório dirigido ao presidente dos Estados Unidos da América pela Missão Técnica Americana enviada ao Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 1949

EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco, 1840/1910*. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Campinas: UNICAMP, 1977.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *A Companhia de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. História Econômica & História das Empresas*, vl.2, 2002

_____. *Filha branca de mãe preta: a Cia. Estrada de ferro D. Pedro II: 1855-1865*. Petrópolis: Vozes, 1982.

ESPINDOLA, Haruf Salmen. A Navegação do Rio Doce: 1800-1850. *Navigator, subsidios para a História da Marinha*. vol. 3, nº 5, p. 50-72. http://revistanavigator.com.br/navig5/art/N5_art4.pdf

FARIAS, Rosilene Gomes. *O Khamsin do deserto: cólera e cotidiano no Recife (1856)*. Dissertação (Mestrado em História). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2007.

FERREIRA, Edgardo Pires. *A mística do parentesco: uma genealogia inacabada: Domingos Pires Ferreira e sua descendência*. Recife: Marques e Marigo Editora, 1987, p. 241

FERREIRA, Marieta de Moraes. *A crise dos comissários de café no Rio de Janeiro*. (Dissertação (mestrado em História). Niterói: PPGH/UFF, 1977.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)*. 2ª ed. São Paulo: Ed. UNESP, 2014.

FONSECA, Thiago Vinícius Mantuano da. *Entre a Navegação e a Operação Portuária no Século XIX*. Dissertação (Mestrado em História): Universidade Federal Fluminense, 2016.

FREYRE, Gilberto. *Inglêses no Brasil: aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil*, 3ª ed. Prefácio de Evaldo Cabral de Mello. Rio de Janeiro: TOPBOOKS, 2000.

_____. *Nordeste: aspectos da influência da cana sobre a vida e a paisagem do Nordeste do Brasil*. São Paulo: Global Editora, 2014.

_____. *Sobrados e Mucambos: decadência do patriarcado e desenvolvimento do urbano*. São Paulo: Global, 2004;

GODOY, Marcelo M. e CRAVO, Têlio Anísio. *Por estradas e caminhos no interior do Brasil oitocentista: viajantes e o desenvolvimento da infraestrutura de transportes de Minas Gerais*. XIV Seminário sobre a Economia Mineira. Diamantina, 2010.

GOFF, Jacques Le. *Reflexões sobre a História*. Lisboa: Edições 70, 1999.

GOLDFEDER E CASTRO, Pérola Maria. *Do Penny Black ao Olho de Boi: As finanças dos Correios brasileiros no contexto da reforma postal de 1842*. XVII Seminário sobre a Economia Mineira. Diamantina, 2016.

_____. *'Gathering News Around the Throne': The Postal System's Role in the Formation of Territory, Markets, & Statehood in 19th century Brazil*. *Postal History Journal*, v. 1, p. 29-44, 2018

GOMES, Alessandro Filipe Menezes. *Das docas de comércio ao cais continuo: as tentativas frustradas de melhoramento do porto do Recife no Oitocentos*. Tese (doutorado). Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2016.

GOMES, Amanda Barlavento. *A trajetória de vida do Barão de Beberibe, um traficante de escravos no Império do Brasil*. Dissertação (Mestrado em História). Recife: PPGH- UFPE, 2016.

GONÇALVES, Graciela Rodrigues. *As secas na Bahia do século XIX: sociedade e política*. Salvador Dissertação (Mestrado em História), UFBA, 2000.

GOULARTI FILHO, Alcides. *Abertura da navegação de cabotagem brasileira no século XIX*. Porto Alegre, ANPEC Sul, XIII. Encontro Regional de Economia, 2010.

GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da Modernização no Brasil (1850 – 1914)*. Trad. Roberto Machado de Almeida. São Paulo: Brasiliense, 1973.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *A presença inglesa nas Finanças e no Comércio no Brasil Imperial: os casos da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Co. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Co. (1808-1840)*. São Paulo: Editora Alameda, 2012.

HOBBSAWN, Eric J. A Era do Capital (1848-1875). 3ª ed.. tradução de Luciano Costa Neto. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

HOLANDA, Sérgio B. *Para uma nova história*. COSTA, Marcos, (org.). São Paulo: Editora Perseu Abramo, 2004.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. A herança colonial- sua desagregação. In: Idem. (org.) *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo II, vol. 1, Brasil Monárquico. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1962.

HONORATO, Cezar. O polvo e o porto: a Cia. Docas de Santos (1888-1914), São Paulo-Santos: Hucitec, 1996.

IANNI, O. “O progresso econômico e o trabalhador livre”. In: O Brasil monárquico: reações e transações. Rio de Janeiro. Org: HOLANDA, Sérgio Buarque de. São Paulo: Difel, 1972. (*História Geral da Civilização Brasileira*), v.2, p.3.

KODAMA, Kaori et al . Mortalidade escrava durante a epidemia de cólera no Rio de Janeiro (1855-1856): uma análise preliminar. *Hist. cienc. saude-Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 19, supl. 1, p. 59-79, Dec. 2012. Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-59702012000500005&lng=en&nrm=iso>. access on 16 June 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-59702012000500005>;

KUNIOCHI, Marcia Naomi. Comércio e tráfico no porto de Rio Grande, em meados do século XIX. *Anais do XI Congresso Brasileiro de História Econômica e 12ª Conferência Internacional de História de Empresas*. Vitória/ES, UFES, 14 a 16 de setembro de 2016. http://www.abphe.org.br/arquivos/2015_marcia_naomi_kuniochi_comercio-e-trafico-no-porto-de-rio-grande-em-meados-do-seculo-xix.pdf

LANDES, David. *The Unbound Prometheus: technological change and industrial development in Western Europe from 1750 to the present*. Cambridge: Cambridge Press University, 1969.

LEVI, Giovanni, Centro e periferia di uno Stato Assoluto, Turin: Rosenberg & Seller, 1985.

_____. Usos da biografia. In: FERREIRA, M. de M; AMADO, J. Usos e abusos da História Oral, Rio de Janeiro: FGV, 2006.

LEVY, Maria Bárbara. A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônimas. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ/Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro.

_____; ANDRADE, Ana Maria. Fundamento do Sistema Bancário no Brasil (1834-1860). Estudos Econômicos, nº 15, 1985, p. 29.

_____. e SAES, Flávio A. M. de. Dívida externa brasileira 1850-1913: empréstimos públicos e privados. *História Econômica & História de Empresas*. Vol. IV, nº 1(2001).

LEWIS, Colin M. Public policy and private initiative: railway building in São Paulo, 1860- 1889. Londres: ILAS, 1991.

LOPES, Teresa da Silva, GUIMARÃES, Carlos Gabriel, SAEZ, Alexandre, SARAIVA, Luiz Fernando. *The 'disguised' foreign investor: Brands, trademarks and the British expatriate entrepreneur in Brazil*, Business History, DOI: 10.1080/00076791.2017.1287174, p.2

MACHADO, Fernando da Mata. Navegação no Rio São Francisco. Rio de Janeiro: Topbooks.2002.

MACIEL, Laura A. Cultura e tecnologia. A construção do serviço telegráfico no Brasil. In: Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 21, p. 127-144, 2001.

MANCHESTER, Alan K. British preëminence in Brazil, its rise and decline. A study in european expansion. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1933.

MARCONDES, Renato Leite. *Desigualdades regionais brasileiras: comércio marítimo e posse de cativos*. Tese de livre-docência em Economia. Ribeirão Preto: USP-FEA, 2005.

_____. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Rev. Econ. Polit.*, São Paulo, v. 32, n. 1, Mar. 2012.

MARIANO, Serioja Rodrigues Cordeiro e MARIANO, Nayara R. C. O Medo anunciado: a febre amarela e a cólera na província da Paraíba (1850-1860). Fênix – Revista de História e Estudos Culturais. João Pessoa, vol. 9 Ano IX nº 3.

MARQUES, Teresa Cristina Novaes. O setor bancário privado carioca entre 1918 e 1945: os bancos Boaventura e Português do Brasil. Um estudo de estratégias empresariais. Rio de Janeiro, Dissertação (Mestrado em História): Universidade Federal do Rio de Janeiro/PPGHIS, 1998.

MARTINS, Manuel de Everard. A Aula do Comércio (1759). Boletim da Sociedade Portuguesa de Contabilidade, Lisboa, n. 21 e 22, p. 71-88, [?] 1960. In: LIRA, Miguel Maria Carvalho. Aula do Comércio: a gênese da difusão da contabilidade por partida dobrada em Portugal. *Actas do XXXI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social*. Faculdade de Economia Universidade de Coimbra. 18 e 19 de Novembro de 2011.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. O tempo Saquarema. São Paulo: Editora HUCITEC, 1987.

_____. “Construtores e herdeiros. A trama dos interesses na construção da unidade política”. *Almanack Brasiliense*, nº 01, maio de 2005. Disponível em: http://www.almanack.usp.br/PDFS/1/01_forum_1.pdf

_____. O gigante e o espelho. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (Org.). O Brasil Imperial (1831-1870). v.2. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

MATTOSO, Katia M. de Queiroz. *Bahia, século XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

MELLO, Evaldo Cabral de. *A outra Independência: o federalismo pernambucano de 1817 a 1824*. São Paulo: Editora 34, 2004.

_____. *O Norte Agrário e o Império (1871-1889)*. 2ª.ed. Rio de Janeiro: TOPLIVROS, 1999.

_____. *Um imenso Portugal: História e historiografia*. São Paulo: Editora 34, 2002.

MELLO, José Antonio Gonçalves de. *Diário de Pernambuco: Economia e Sociedade no 2º Reinado*. Recife: Editora Universitária UFPE, 1996

MILNE, Graeme J. Trade and traders in mid-Victorian Liverpool: mercantile business and the making of a world port. Liverpool: Liverpool University Press, 2000.

MONTEIRO, Denise M. Casas comerciais Francesas no Brasil e na América Latina: fontes para a pesquisa histórica. *América Latina en la Historia Económica*, 5 (9), pp. 53-63, 1998, disponível em: http://www.rcs.ufc.br/edicoes/v25n12/rcs_v25n12a6.pdf

NASCIMENTO, Luiz do. *História da Imprensa de Pernambuco (1821-1954)*. vol. IV. Periódicos do Recife, 1821-1850. Recife: Un. Federal de Pernambuco, 1969.

NORTH, Douglass C. Sources of Productivity Change in Ocean Shipping, 1600-1850. *Journal of Political Economy*, University of Chicago Press, vol. 76, p. 953-990, 1968.

OLIVEIRA, Marina Garcia. Entre nobres lusitanos e titulados brasileiros: práticas, políticas e significados dos títulos nobiliárquicos entre o período Joanino e o alvorecer do Segundo Reinado. Tese (Doutorado em História Social). São Paulo: USP-FFLCH-PPGHIS, 2013.

PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil. 1826 – 1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

PEDREIRA, Jorge M. V. *Os homens de negócios da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Lisboa, Dissertação de doutoramento em Sociologia. Universidade Nova de Lisboa, 1995.

PEIXOTO, Rafael Cupello. *O Marques de Barbacena: Política e Escravidão na sociedade imperial (1796-1837)*. Tese (Doutorado em História). Rio de Janeiro: IFCH/UERJ, 2018.

PELÁEZ, C. M.; SUZIGAN. *História monetária do Brasil: análise política, comportamento e instituições monetárias*, Rio de Janeiro: IPEA/INPES. 1976, p. 21.

PEREIRA, Geraldo. O traço francês na arquitetura do Recife: o Hospital Pedro II. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.18, supl.1, dez. 2011, p.303-310. <http://www.scielo.br/pdf/hcsm/v18s1/17.pdf>

PINTO, Estevão. *A Associação Comercial de Pernambuco*. Edição fac-similar do livro comemorativo do seu primeiro centenário (1839-1939): Oficinas Gráficas do Jornal do Comércio, Recife, 1940.

POLANYI, Karl. *A grande Transformação. As Origens da nossa época*. Tradução de Fanny Wrobel. Rio de Janeiro, Campus, 1980.

_____. *A subsistência do homem e ensaios correlatos*. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

POMERANZ, Kenneth; TOPIK, Steven. *The World that Trade created: society, culture and world economy, 1400 – The Present*. London: M. E. Sharpe, Inc., 1999.

PONTES, Carlos. *Tavares Bastos (Aureliano Cândido, 1839-1875)*. 2ª.ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1975. (Coleção Brasileira, 136).

PREBLE, George Henry. *A chronological History of the origin and development of steam navigation*. Philadelphia: L. R. Hamsersly & Co., 1883.

PRIORI, Angelo; POMARI, Luciana Regina; AMÂNCIO, Silvia Maria; IPOLITO, Veronica Karina. *História do Paraná: séculos XIX e XX*. Maringá: EDUEM, 2012.

RIBEIRO JUNIOR, José. A cultura algodoeira em Pernambuco: da colônia à Independência. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, 1, 2. set. 1980.

RIBEIRO, Carlos Alberto Campello. *Henrique Lage e a Companhia Nacional de Navegação Costeira: a história da empresa e sua inserção social (1891-1942)*. Tese (Doutorado em História). Rio de Janeiro: PPGHIS-UFRJ, 2007.

RIBEIRO, Gladys S. *A liberdade em construção: identidade nacional e conflitos*

antilusitanos no Primeiro Reinado. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.

RIDINGS, Eugene. *Business interest groups in nineteenth-century Brazil*. Cambridge: University Press, 1994.

RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil” (1808-1850)*. Campinas: Ed. UNICAMP, 2000.

ROSAS, Suzana C. *Os Emperrados e os Ligeiros: a história da Conciliação em Pernambuco, 1849-1857*. Tese (Doutorado em História). Recife: PPHIS-UFPE, 1999.

SALLES, Ricardo. *Nostalgia Imperial: escravidão e formação da identidade nacional no Brasil do Segundo Reinado*. 2.ed. Rio de Janeiro: Ponteio, 2013.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz Sampaio. *Uma contribuição à História dos transportes no Brasil: A Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. Tese (doutorado em História Econômica). São Paulo: PPGHE/USP, 2006.

SANTOS JUNIOR, Edilson Nunes. *Sobre as águas da Guanabara: Transporte e Trabalho no Rio de Janeiro do século XIX (1835-1845)*, Dissertação (Mestrado em História Social): Universidade Federal Fluminense, 2016.

SCHULTZ, Kirsten. *Versalhes Tropical: Império, Monarquia e a Corte Real Portuguesa no Rio de Janeiro, 1808-1821*. Tradução de Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

SECRETO, María Verónica. A seca de 1877-1879 no Império do Brasil: dos ensinamentos do senador Pompeu aos de André Rebouças: trabalhadores e mercado. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.27, n.1, jan.-mar. 2020, p.33-51.

SETTE, MÁRIO. *O Porto do Recife*, Recife: Prefeitura Municipal do Recife, 1945.

SILVA, Antonio Marcelo J. F. da. *Os dilemas do Liberalismo no pensamento de Tavares Bastos*. http://www.achegas.net/numero/33/antonio_silva_33.pdf

SILVA, Camila Borges da. *As Ordens honoríficas é a independência do Brasil: o papel das condecorações na construção do Estado Imperial brasileiro (1822-1831)*. Tese (Doutorado em História Social da Cultura). Rio de Janeiro: PUC, 2014.

SILVA, Daniel B. Domingues da & ELTIS, David. “The Slave Trade to Pernambuco, 1561- 1851”. In: ELTIS, David e RICHARDSON, David (Ed.). *Extending the Frontiers: Essays on the NewTransatlantic Slave Trade Database*. New Haven: Yale University Press, 2008, p. 95-129.

SILVA, Weder Ferreira. *Colonização, Política e Negócios: Teófilo Benedito Ottoni e a*

trajetória da Companhia do Mucuri (1847-1863). Dissertação (Mestrado em História). Mariana: UFOP, 2009.

SILVEIRA, Patrícia Gomes da. A Metrópole é aqui: redes de abastecimento e o porto do Rio de Janeiro no comércio de cabotagem, 1799-1822. Dissertação de mestrado em Geografia, UFRJ, 2012.

SLAVE TRADE DATABASE: Viagem 748, Brigue Ativo (1827), Viagem 3359, Brigue Orestes (1826), Viagens 40525 e 48857, Escuna Feiticeira (1821).

SLAVEN, Anthony. *The development of the West of Scotland: 1750-1960*. London and Boston: Routledge & Kegan Paul, 1975.

SOARES, Sebastião F. Elementos de estatística: compreendendo a teoria da ciência e a sua aplicação à estatística comercial do Brasil. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1865.

SOARES, Sebastião F. *Estatística do comércio marítimo do Brasil no exercício de 1872-73*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883.

SOARES, Sebastião Ferreira. *Estatística do comércio marítimo do Brasil do exercício de 1872-73*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, vl. 5, 1884.

SOARES, Sebastião Ferreira. *Notas Estatísticas sobre a Produção Agrícola e Carestia dos Gêneros Alimentícios no Império do Brasil*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1977.

SOUZA, George C. Tratos e Mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c.1654 – c. 1759). Recife: Editora Universitária UFPE, 2012.

_____. La câmara municipal de Recife (1710-1822): perfil de uma elite local em la América portuguesa. Boletín Americanista, Ano LVIII, n. 58, Barcelona, 2008.

STEIN, Stanley L.. *Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba*. Tradução de Edgar Magalhães. São Paulo: Brasiliense, 1961.

SWEIGART, Joseph E. *Coffe factorage and the emergence of a Brazilian Capital Market, 1850/1888*. New York: London: Garland Publishing, 1987.

TAKEYA, Denise M. *Europa, França e Ceará: origem do capital estrangeiro no Brasil*, Natal, São Paulo: EDUFRN/HUCITEC, 1995.

TAKEYA, Denise Monteiro. A Modernização agrícola na expansão da cotonicultura no Rio Grande do Norte (1880-1915). *Ci. & Trop.*, Recife, 15 (i): 65-66, jan./jun.. 1987 <https://periodicos.fundaj.gov.br/CIC/article/download/402/288>

TAVARES, Amanda de Azevedo Cavalcanti Souza, Estudos das causas dos naufrágios em Pernambuco pertencentes a Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor

(1854-1908). CLIO: Revista de Pesquisa Histórica. Recife, nº33.1, p.148-166, 2015.

VALENCIA. Carlos Eduardo. A economia dos negros livres no Rio de Janeiro e Richmond, 1840-1860. Tese (doutorado em História). Niterói-RJ: PPGH/UFF, 2012.

VELASCO e CRUZ, Maria Cecília O Porto do Rio de Janeiro no século XIX: Uma realidade de muitas faces. *Tempo. Revista do Departamento de História da UFF*, nº 8, agosto de 1999. http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf

WARREN, Kenneth. Steel, Ships and Men: Cammell Laird (1824-1993). Liverpool: Liverpool University Press, 1998.

XAVIER, Cleonir; ACIOLI, Vera. *José Mamede Alves Ferreira, sua vida e sua obra (1820-1865)*. Secretaria de Turismo, Cultura e Esportes, Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, Recife, 1985.

II Colóquio de Estudos Teuto Brasileiros: trabalhos de intelectuais brasileiros e alemães, vários ligados a universidades e institutos científicos dos dois países, sobre aspectos diversos da matéria que motivou o Colóquio. Brasil: Universidade Federal de Pernambuco, Editora Universitária, 1974.

ANEXOS

Anexo 1: PENHA, L. J. M. Carta do Imperio do Brasil com a designação das ferrovias, colônias, engenhos centraes, linhas telegraphicas e de navegação a vapor, 1883.

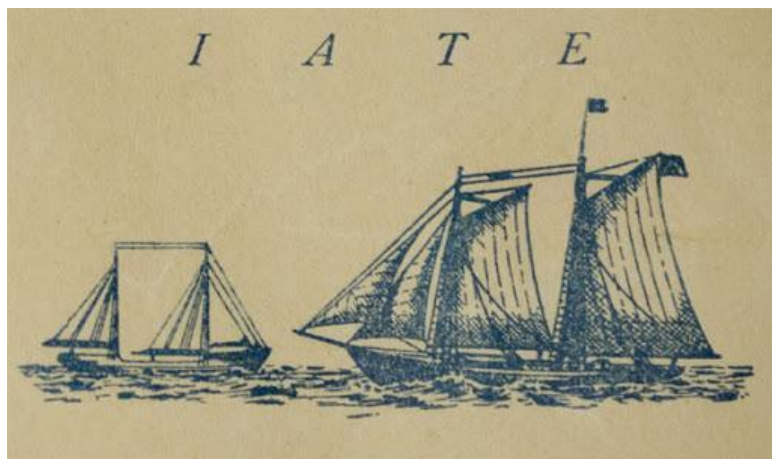


Anexo 2: Brazilian Steam Frigate at Navy Yard. Yards manned on the occasion of the President's visit. January, 1863.
Alexander Gardner, 1821-1882, photographer. Domínio Público.



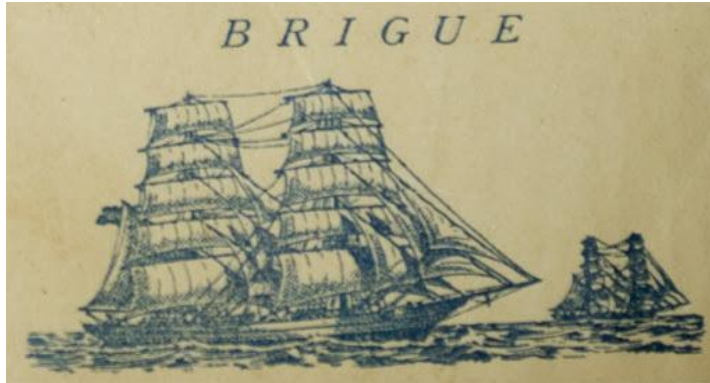
O vapor Recife (1849) foi a primeira encomenda da Marinha Imperial brasileira feita ao estaleiro da Ponta da Areia, Rio de Janeiro.

Anexo 3: Ilustração de um iate no século XIX



Fonte: <http://www.roda-do-leme.com/2010/02/classificacao-dos-navios-de-vela-pelo.html>

Anexo 4: Ilustração de um brigue no século XIX



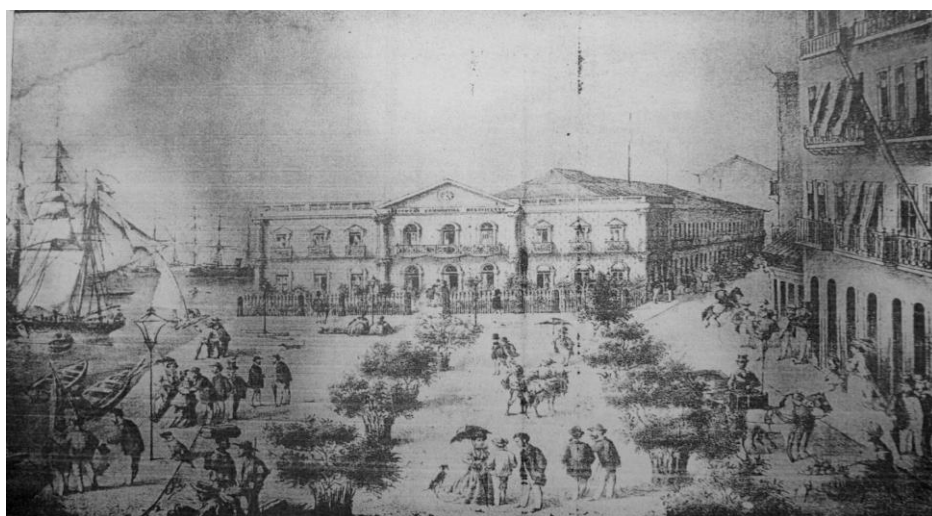
Fonte: <http://www.roda-do-leme.com/2010/02/classificacao-dos-navios-de-vela-pelo.html>

Anexo 5: Ilustração de um patacho no século XIX



Fonte: <http://marinhadeguerraportuguesa.blogspot.com.br/2015/07/navios-da-armada-real-de-1638-1910-vii.html>

Anexo 6: Bolsa de Pernambuco. Litografia de Luís Schlappriz. IN: FERREZ, Gilberto. O Álbum de Luís Schlappriz: Memória de Pernambuco. Álbum para os amigos das artes – 1863. Recife: Fundação Cultural da Cidade do Recife: 1981, Litografia 9.



Anexo 7: *Entrada do Porto de Pernambuco*. Cromolitografia de Emil Bauch, litógrafo F. Kaus, 1852, Coleção do Príncipe D. Pedro de Orleans Bragança.



(No lado esquerdo da imagem temos o trapiche da Alfandega e ao lado o trapiche da Associação Comercial de Pernambuco)

Fonte: In: MENEZES, José Luiz da Motta. **Atlas Histórico**, Recife: FUNDAJ, Ed. Massangana, 1988, p.47

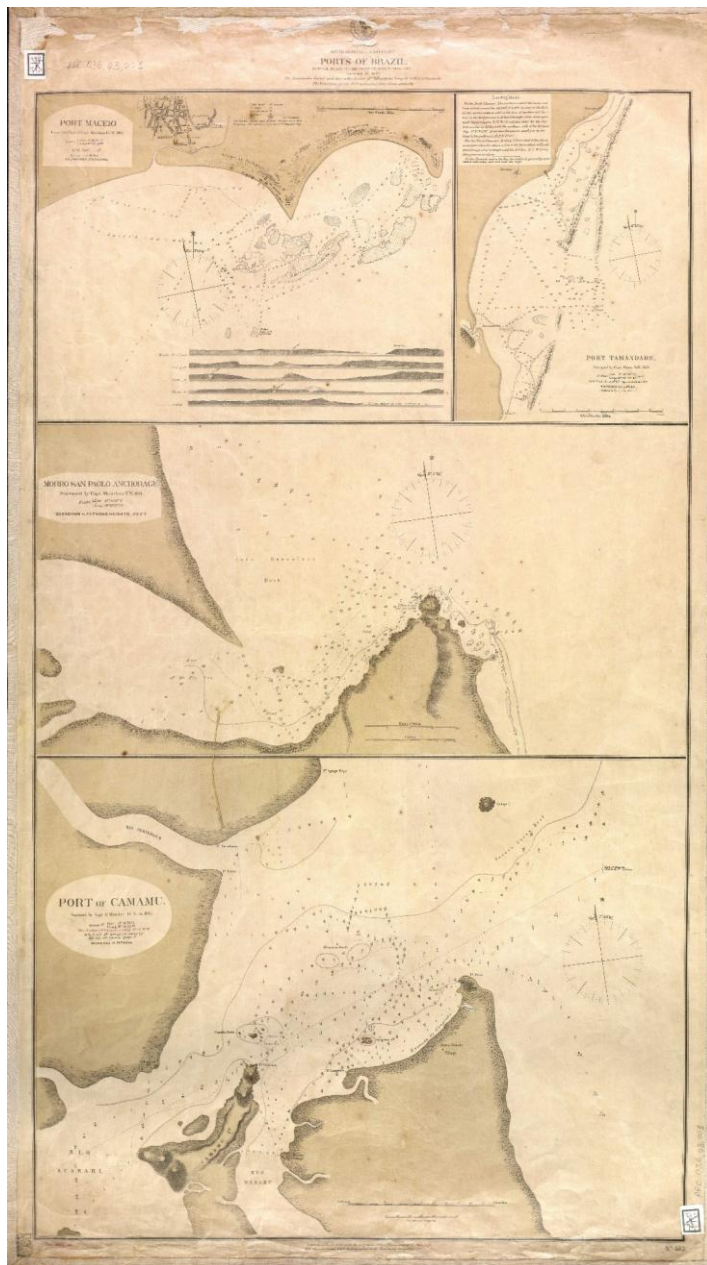
Anexo 8: BOCAGE, F. Du. *Cais da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor*, 1905, Recife, Pernambuco, Coleção Benício Dias, FUNDAJ, BD_000006.



Anexo 9: Fonte: BOCAGE, F. Du. *Cais da Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor*, 1905, Recife, Pernambuco, Coleção Benício Dias, FUNDAJ, BD_000007.



Anexo 10: British Library, ARC. 036.03.001. U.S.NAVY. SOUTH AMERICA EAST COAST. *Ports of Brazil. Porto f Maceio; Port Tamandare; Morro San Paolo Anchorage; Porto f Camamu.* 1884.



Anexo 11: Mapa demonstrativos das embarcações mercantes nacionais e estrangeira que nos portos das Províncias do Império, 1853.

N.

MAPPA demonstrativo das embarcações mercantes nacionaes e estrangeiras, que nos portos das provincias do Imperio, abaixo mencionadas, entráráo e sairáo durante o anno de 1853.

NOMES DAS PROVINCIAS.	ENTRADAS.														SAIDAS.													
	Vapores.	Galeras.	Barras.	Bojangles.	Bigas Ecumens.	Ecumens.	Galeras.	Palcos.	Palcos.	Palcos.	Galeras.	Sumas.	Mais.	Landas.	Galeras.	Palcos.	Palcos.	Palcos.	Galeras.	Sumas.	Mais.	Landas.	Galeras.	Palcos.	Palcos.	Palcos.		
Para.....	35	..	18	31	8	8	..	33	4	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..		
Mercabito.....	..	6	30	16	31	11	..	32	3	..	5	46	3	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..		
Pernambuco.....	54	61	129	217	14	32	6	77	27	3	1	26	148	14	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..		
Alagoas.....	..	..	17	16	3	8	4	17	..	..	..	2	3	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..		
Bahia.....	79	15	115	287	2	102	4	207	30	..	..	309	207	207	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..		
Rio de Janeiro.....	349	131	335	581	132	130	6	648	17	3	..	766	236	56	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..		
S. Paulo.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..		
Pernambuco.....	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..		
Santa Catharina.....	44	7	17	42	4	14	..	38	5	..	..	11	439	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..		
Rio Grande do Sul.....	12	..	43	176	10	33	1	108	8	2	..	5	17	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..		
SOMMA.....	586	217	702	1326	194	378	14	1240	83	7	6	1163	1116	1005	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..		

Capitania do Porto da Corte e Provincia do Rio de Janeiro, em de Abril de 1854.
Joazeur Marques Lisboa, Chefe da Divisao e Capitão do Porto. José Bonnacues Passos, Secretario.

Anexo 12: Mapa demonstrativos das embarcações mercantes nacionais e estrangeira que nos portos das Províncias do Império, 1857.

X.

Mapa demonstrativo das embarcações mercantes nacionais e estrangeiras, que entraram nos portos das Províncias, abaixo mencionadas, e d'elles sahindo durante o anno de 1857.

PROVINCIAS.	Barcas a vapor.	Galeras.	Brigues Euxas.	Bergantins.	Polacas.	Lagras.	Brigues Euxas	Patachos.	Galeras.	Sumacas.	Escunas.	Caters.	Hiatos.	Lanchas de cob.	Canoes.	Totalidade.	Toneladas.	TRIPOLACAO.	
																		Livre.	Escrava.
Maranhão.....	53	8	20	16	4	...	9	13	...	27	2	4	10	...	23	105	...	...	...
Piauí.....	...	...	...	1	...	...	3	6	...	4	...	...	3	...	...	17	1.098	117	40
Pernambuco.....	112	11	20	289	25	2	...	81	...	10	27	...	110	11	...	931	280.105	10.572	1252
Alagoas.....	30	2	39	35	1	...	4	8	...	3	6	...	...	...	...	138	41.189	225	258
Sergipe.....	...	...	...	3	1	1	...	...	...	...	12	...	...	...	...	25	4.725	100	...
Bahia.....	130	25	161	193	26	4	16	172	10	163	50	1	170	995	...	2.147	...	...	...
Espirito Santo.....	12	...	...	...	...	...	...	18	...	12	...	...	9	31	...	82	5.486	380	221
Rio de Janeiro.....	516	139	155	540	51	16	100	916	3	651	113	...	276	25	...	3.825	722.322	34.344	11.565
Paraná.....	49	1	15	22	5	...	6	33	...	3	6	...	58	4	...	200	31.206	2.428	...
Santa Catharina.....	43	3	13	39	3	3	1	25	...	18	20	...	433	...	...	611	43.105	2.611	915
Rio Grande do Sul.....	3	1	39	167	3	6	5	96	1	4	70	...	18	...	...	415	87.926	3014	1361
Somma.....	1011	193	913	1.291	123	32	149	1.102	16	897	306	5	1.123	1.066	23	8.595	1.221.080	59.890	15.648
Maranhão.....	52	6	20	16	4	...	9	13	...	27	2	4	16	...	23	192	...	...	...
Piauí.....	...	...	...	2	...	...	4	5	...	4	...	...	3	...	...	18	2.068	131	88
Pernambuco.....	133	10	116	201	19	3	5	69	1	19	21	...	130	13	...	773	235.563	13.883	1.058
Alagoas.....	37	2	37	30	2	...	3	6	...	4	6	...	...	...	...	126	39.838	2.131	291
Sergipe.....	...	...	...	3	1	1	...	6	2	...	12	...	...	...	...	25	4.725	100	...
Bahia.....	151	27	168	188	22	8	15	163	6	158	40	...	161	1.012	...	2.128	...	...	...
Espirito Santo.....	12	...	...	...	...	...	...	17	...	10	1	...	9	28	...	77	5.241	358	170
Rio de Janeiro.....	503	140	441	561	40	13	90	910	3	636	113	...	287	34	...	3.813	830.496	31.523	11.200
Paraná.....	48	1	15	31	6	...	5	33	...	3	6	...	58	7	...	213	36.017	2.409	...
Santa Catharina.....	43	3	12	36	3	3	1	32	...	19	16	...	461	...	...	632	45.573	2.989	995
Rio Grande do Sul.....	5	1	35	157	4	8	5	100	6	4	61	...	20	...	...	418	95.736	3.209	1.418
Somma.....	984	190	871	1.223	103	36	146	1.383	18	883	290	4	1.157	1.091	23	8.115	1.793.260	56.833	15.286

Capitania do Porto da Corte e Provincia do Rio de Janeiro em 6 de Março de 1858.

Antonio Felix Correa de Mello, Capitão do Porto.

José Rodrigues Prego, Secretario.

Anexo 13: Mapa demonstrativos das embarcações mercantes nacionais e estrangeira que nos portos das Províncias do Império, 1859.

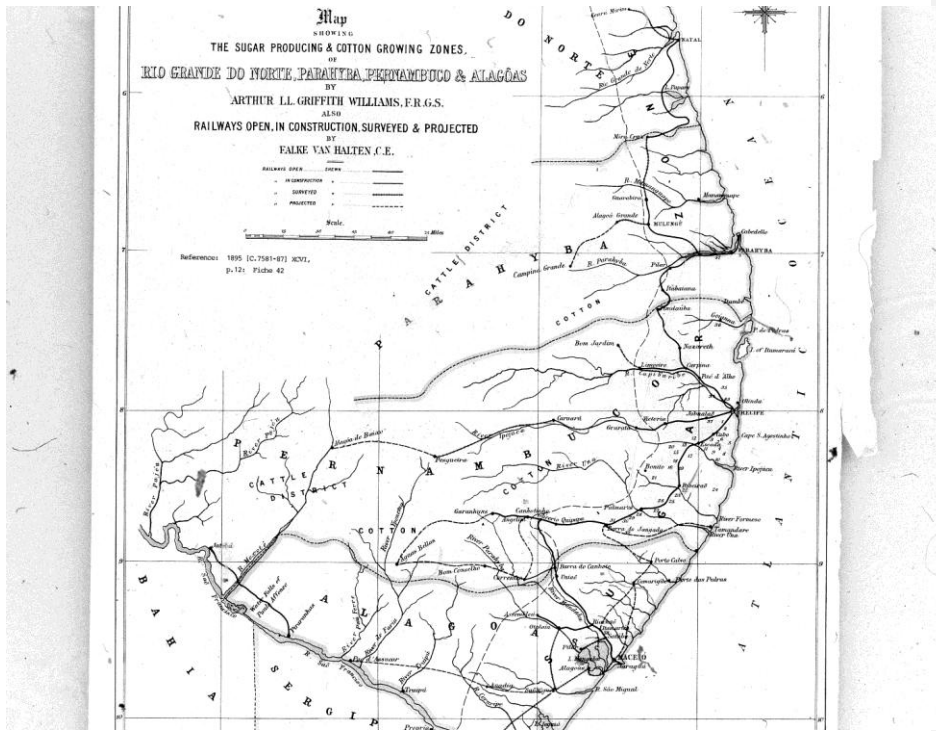
N. 25.

Mapa demonstrativo das embarcações nacionais da navegação de longo curso e cabotagem, e dos indivíduos que nellas se empregão, pertencentes ás Provetuetas abaixo mencionadas, no anno de 1859.

EMBARCAÇÕES.	LONGO CURSO.					CABOTAGEM.									
	Pará.	Maranhão.	Paranaguá.	Rio de Janeiro.	Rio Grande do Sul.	Pará.	Maranhão.	Pernambuco.	Alagoas.	Sergipe.	Rio de Janeiro.	Exp. do Santo.	Rio de Janeiro.	S. Paulo.	Rio Grande do Sul.
Barras a vapor.....	2	3	3	6	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2
Galeras.....	2	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Brigues Barros.....	21	1	2	5	8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Bergantins.....	12	5	9	16	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Polacas.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Brigues Esquimas.....	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Patachos.....	15	2	6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sumacas.....	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Esquimas.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ilites.....	4	2	2	1	6	10	2	15	2	1	2	9	32	3	12
Catres.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Barcaças.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Lauchas de cuberta.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Barros.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Canôas.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Dias de cuberta.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Summa.....	67	2	17	15	42	3	16	26	8	19	12	10	50	39	37
Capitães.....	71	2	16	11	43	3	22	26	5	8	18	11	59	29	31
Primeiros.....	69	2	5	9	27	1	11	11	5	1	1	1	1	1	1
Segundos.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Terceiros.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Praticantes.....	4	1	13	8	14	4	5	3	13	1	1	1	1	1	1
Contramestres.....	11	2	16	31	42	3	19	21	5	5	17	10	20	26	31
Padres.....	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Marinheiros.....	10	10	9	13	4	4	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Foguetistas.....	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
Carvoeiros.....	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16
Carpinteiros.....	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Culinheiros.....	61	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Despenseiros.....	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Summa.....	219	9	91	67	168	7	107	102	27	21	27	11	82	69	84

(Continua.)

Anexo 14: *British Library. 1895 [C.7581-87] XCVI. P.12: Fiche 42. The sugar producing and cotton growing zones.*



Anexo 15: FUNDAJ. JB_000164 - Companhia Pernambucana de Navegação. Cartão Postal. Recife, Pernambuco.





Anexo 17:

Decreto nº 2977 de 25/09/1862 / PE - Poder Executivo Federal
(D.O.U. 31/12/1862)

Approva o contracto feito com a Companhia Pernambucana de navegação por vapor, fazendo extensiva a linha do Sul até Aracujú, e autorizando seis viagens annuaes á Ilha de Fernando.

DECRETO N. 2.977 - de 25 de Setembro de 1862

Approva o contracto feito com a Companhia Pernambucana de navegação por vapor, fazendo extensiva a linha do Sul até Aracujú, e autorizando seis viagens annuaes á Ilha de Fernando.

Attendendo ao que Me representou a Companhia Pernambucana de navegação costeira por vapor, e desejando dar maior incremento ao commercio costeiro, fazendo extensiva aquella especie de navegação a lugares, que ainda não gozão deste beneficio, e mais frequente em outros que já della participão: Hei por bem Approvar o contracto, que nesta data foi celebrado por João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas com aquella Companhia, autorizando-a a estender a sua linha de navegação do Sul, uma vez cada mez até Aracaju, em Sergipe, tocando em Penedo, nas Alagôas, e dando seis viagens annuaes até a Ilha de Fernando, com as condições, que com este baixão assignadas pelo mesmo Ministro e Secretario de Estado.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em vinte cinco de Setembro de mil oitocentos sessenta e dous, quadragésimo primeiro da Independencia e do Imperio.

Com a Rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú.

Condições a que se refere o Decreto nº 2.977 de 25 de Setembro de 1862

Os contractos celebrados entre o Governo Imperial e a Companhia de navegação costeira por vapor Pernambucana, approvados pelos Decretos nº 1.113 do 31 de Janeiro de 1853, 1.478 de 22 de Novembro de 1854 e 2.511 de 14 de Dezembro de 1859, continuão em vigor com as seguintes modificações.

1ª

Na primeira viagem de cada mez ao Sul os vapores da Companhia chegarão até o Porto de Aracajú na Provincia de Sergipe, tocando em Penedo, nas Provincia das Alagôas; demorando-se no 1º até 24 horas e no 2º até 12 horas, pelo menos. A marcha dos vapores nessa navegação deverá regular pelo alcance de oito milhas por hora, sendo a capacidade a mesma já estabelecida nos contractos anteriores.

2ª

O numero das passagens de Estado, a que o Governo tem direito fica elevado, tanto da linha do Sul, como na do Norte, as de ré a 3, e as de prôa a 5. Só porém poderão ser concedidas nos

precisos termos da condição 3ª do contracto approved pelo Decreto nº 2.511 de 14 de Dezembro de 1859, devendo as ordens por que forem concedidas declarar a qual das classes pertence a pessoa a quem é dada a passagem. A falta de designação dará á Companhia o direito ou de recusar o passageiro, ou de pedir o importe de sua passagem.

Na concessão de passagens não se comprehendem comedorias.

3ª

Além daquellas fará a Companhia dar seis viagens em cada anno á Ilha de Fernando, com intervallo de dous mezes, e devendo as sahidas de Pernambuco ser em os primeiros quinze dias dos mezes de Janeiro, Março, Maio, Julho, Setembro e Novembro, podendo ser empregado nesse serviço qualquer dos vapores dos da navegação costeira. Em cada uma destas viagens poderá o Governo dispôr de quatro passagens de Estado a ré e seis á proa, e além dellas e das competentes bagagens segundo o que se acha estipulado, poderá o Governo enviar mais livre de frete até duas toneladas de carga.

Quer neste quer em todos os mais contractos em que se faz menção do termo tonelada se entende, que a de peso corresponde a 54 arrobas por cada uma. Se o objecto não fôr daquelles que costumão pesar-se julgar-se-ha que equivalem 71 1/2 palmos cubicos.

4ª

Em Fernando o vapor se demorará até 48 horas, e as passagens serão concedidas pelo Commandante do Presidio.

5ª

Logo que os vapores da Companhia chegarem a qualquer porto, o communicarão officialmente á primeira autoridade do lugar, a tanto a ella como ao Correio farão saber a hora a que devem sahir. Nenhuma autoridade poderá demorar a sahida do vapor além da hora fixada na respectiva tabella, salvo o caso de rebelião, sedição, insurreição ou epidemia. Ainda nestes casos o Geverno fica sujeito á multa pela demora.

6ª

Além das condições acima estipulalas os vapores da Companhia em as novas viagens convencionadas, ficão sujeitos a todas as condições onerosas, a que estão sujeitos pela navegação anteriormente contractada.

7ª

Para as novas viagens será organisada uma tabella de preços de fretes e passagens, pela mesma maneira que são organisadas as mais, a que a Companhia é obrigada.

8ª

Em razão do accrescimo do serviço e mais onus, que pelo presente contracto ficão pesando sobre a Companhia, terá ella direito a receber dos cofres geraes uma subvenção annual de 50:000\$000 além do que percebe em virtude dos Decretos anteriores, paga em prestações mensaes a contar do dia, em que se effectuar a primeira viagem aos portos de Aracaju e Ilha de Fernando, dependendo esta parte do contracto de approvação do Corpo Legislativo.

9ª

O presente contracto findará com os contractos anteriores.

10.

É permittido á Companhia dar execução ao presente contracto antes mesmo de ser pelo Corpo Legislativo approvada a clausula estipulada na condição 8^a. Nesse caso o direito á subvenção estipulada se contará da data em que começar a ser executado o contracto, como é dito na mesma condição; ficando porém entendido que se não fôr este approvado pelo Corpo Legislativo, nenhum direito terá a Companhia de exigir paga ou indemnisação por serviço que anteriormente houver feito.

Palacio do Rio de Janeiro em 25 de Setembro de 1862. - João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú.

Anexo 18: FUNDAJ, BD_000183. Paquete Brasil, Recife, Pernambuco, Brasil, 1908.



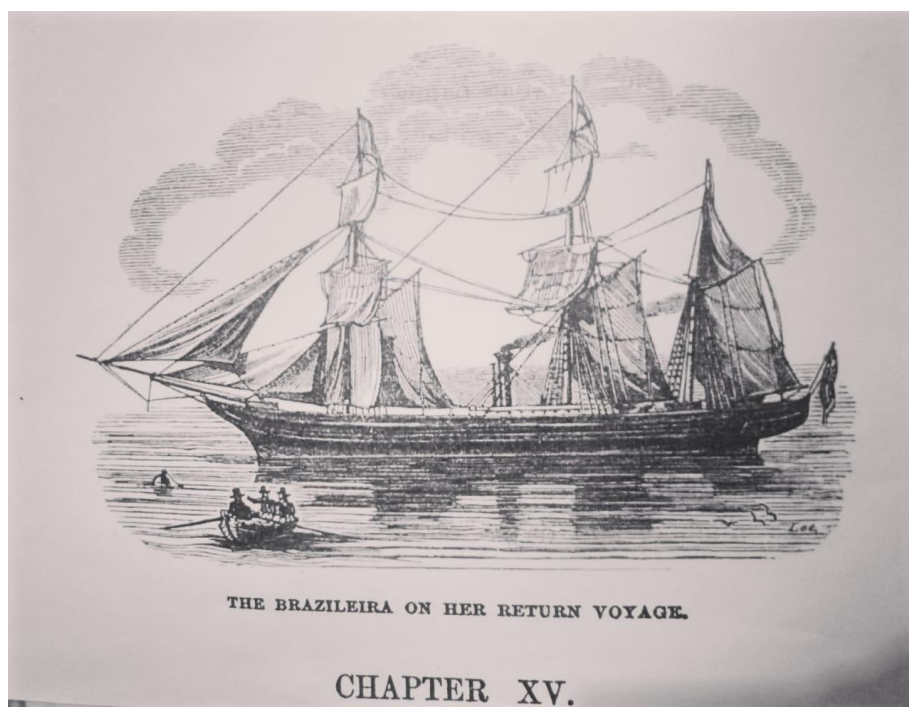
Anexo 19: BN, Mendo, Ignácio F., fl. 1870. [Estrada de Ferro de Paulo Afonso]: Piranhas, Vapor Jequitain, Vapor Sinimbú [Iconográfico].



Anexo 20: BN, Coleção Brasileira. RIEDEL, Augusto. Primeiro vapor no rio das Velhas, Fazenda do Sr. Dumont. [1868-1869].



Anexo 21: The Brazileira on her return Voyage. IN: PARKER, Capitan H. Mail and Passenger steamships of the nineteenth century. London:Sampson Low, Marston & Co., 1928, p.36.



(Steamship built Lairds of Birkenhead in 1853 for the South American and General Steam Navigation Co. which was incorporated by Royal Charter and which built four steamers to run to the River Plate via Lisbon)